



REGOLAMENTO DI SCALO

AEROPORTO INTERNAZIONALE D'ABRUZZO

EDIZIONE 3

Rev. 0 del 27 Novembre 2019



Copyright © SAGA Spa

Tutti i diritti riservati

SAGA S.p.A. - Aeroporto Internazionale d'Abruzzo

Via Tiburtina Km 229,100 - 65131 PESCARA

Indice dei contenuti

Struttura del Regolamento di Scalo.....	5
Tabella delle Revisioni	5
Lista delle pagine effettive.....	6
CAPITOLO 1 – PARTE GENERALE.....	8
1.1. Oggetto e finalita' del documento	8
1.2. Modalita' di gestione del regolamento di scalo.....	9
1.3. Trattamento dei dati personali	9
1.4. Allegati e rinvii.....	10
1.5. Acronimi e glossario	10
ACRONIMI.....	10
GLOSSARIO	12
CAPITOLO 2 – RUOLI E RESPONSABILITÀ DEI SOGGETTI AEROPORTUALI.....	15
2.1. ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile)	15
2.2. ENAV SpA (Ente Nazionale di Assistenza al Volo).....	15
2.3. Enti di stato in aeroporto.....	15
2.4. Società di gestione saga.....	15
2.5. Utenti aeroportuali	16
2.6. Prestatori di servizi di assistenza a terra, a terzi o in autoproduzione	16
2.7. Subconcessionari	17
2.8. Obbligo di rappresentanza.....	17
2.9. Comitati aeroportuali.....	17
2.9.1. Comitato di Sicurezza Aeroportuale (C.S.A.)	17
2.9.2. Comitato per la regolarità e la qualità dei servizi	17
2.9.3. Comitato Utenti	18
2.9.4. Comitato FAL (Comitato Aeroportuale per le Facilitazioni)	18
CAPITOLO 3 – CAPACITA' DI SCALO	19
3.1. Capacità dell'Aeroporto	19
3.2. Capacità dei Piazzali (Aprons)	19
3.3. Capacità dichiarata della Pista	21
3.4. Capacità del Terminal.....	21
3.5. Causali e Modalità di Segnalazione in Riduzione del Livello di Servizio.....	22
3.6. Norme generali per le attività in aeroporto.....	23
3.6.1. Norme generali di comportamento per gli operatori aeroportuali	23
3.7. Addestramento	25
3.8. Richiami pubblicitari in ambito aeroportuale.....	25
3.9. Informativa nel Terminal	25
3.10. Comunicazioni e richieste tra Enti / Operatori e Società di Gestione.....	26
3.11. Svolgimento di manifestazioni, spettacoli e pubblici trattenimenti.....	26
3.12. Accesso al mercato dei Prestatori dei servizi di assistenza a terra.....	26
3.12.1. Inizio delle attività e predisposizione del Registro dei Prestatori.....	27

3.12.2.	Redazione del “Verbale di Accesso e Inizio Attività”	28
3.12.3.	Responsabilità per danni e assicurazione	29
3.12.4.	Norme per l’esercizio dei servizi aeroportuali e di assistenza a terra	29
3.12.5.	Utilizzo di mezzi ed attrezzature	30
3.12.6.	Prestazione dei servizi di assistenza a terra ad aeromobili impiegati in attività di soccorso	30
3.12.7.	Norme per l’esercizio dei servizi aeroportuali e di assistenza a terra	30
3.13.	Acquisizione dati relativi a incidenti, danneggiamenti e utilizzo improprio dei beni	30
3.14.	Modalità di gestione degli addebiti e del credito	31
3.14.1.	Corrispettivi per servizi di assistenza a terra	32
3.14.2.	Infrastrutture centralizzate, beni di uso esclusivo, commerciale e di uso comune	32
3.14.3.	Uso delle infrastrutture, beni e impianti	32
3.14.4.	Infrastrutture centralizzate	33
3.14.5.	Beni di uso esclusivo	34
3.14.6.	Beni di uso commerciale	34
3.14.7.	Revoca/decadenza della sub-concessione	35
3.14.8.	Revoca o riconsegna dei beni	36
3.14.9.	Beni di uso comune	36
3.14.10.	Aree di uso comune	37
3.15.	Chiusura aeroporto e penalizzazione di aree aeroportuali	37
3.16.	Richiamo obblighi normativi generali di settore	37
3.16.1.	Sicurezza, salute e igiene nei luoghi di lavoro	37
3.16.2.	FOD / versamento liquidi o contaminanti in area movimento	41
3.16.3.	Gestione delle emergenze, prevenzione incendi e primo soccorso	41
3.16.4.	Sicurezza Operativa	43
3.16.5.	Norme generali per la protezione e tutela ambientale	44
3.16.6.	Gestione rifiuti	44
3.17.	Acquisizione dati relativi a incidenti, danneggiamenti e utilizzo improprio dei beni	46
3.18.	Gestione delle emergenze (incidente aereo, contingency plan)	46
CAPITOLO 4 – ACCESSI ALLE AREE AEROPORTUALI		48
4.1.	Premessa	48
4.2.	Modalità di accesso all’area sterile	48
4.2.1.	Modalità di accesso degli operatori aeroportuali	48
4.3.	Requisiti e titoli validi per l’accesso alle aree sterili	48
4.4.	Varchi per l’accesso in area sterile/critica aeroportuale ed operatività	49
4.5.	Furto, smarrimento, restituzione di un tesserino di ingresso aeroportuale e/o tesserino visitatore	49
4.6.	Responsabilità ed Obblighi Connessi all’utilizzo delle tessere	50
4.7.	Lasciapassare per veicoli	50
CAPITOLO 5 – CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE		52
5.1.	Operazioni in area di movimento	52
5.1.1.	Operazioni ogni tempo	52
5.1.2.	Procedure per la messa in moto	52
5.1.3.	Interventi in area movimento	52

5.1.4.	Norme generali di circolazione in Airside.....	52
5.1.5.	Dotazione dei mezzi.....	53
5.2.	Movimentazione aa/mm, mezzi e persone in area di manovra	54
5.2.1.	Movimento e circolazione mezzi in area di manovra	54
5.3.	Movimentazione aa/mm, mezzi e persone in piazzale.....	55
5.3.1.	Movimento aa/mm in piazzale.....	55
5.3.2.	Denominazione aree di circolazione e prescrizioni	56
5.3.3.	Accesso, uscita e circolazione negli Stand.....	56
5.3.4.	Circolazione delle persone su piazzali.....	57
5.3.5.	Modalità di sbarco ed imbarco passeggeri	57
5.4.	Configurazione ed utilizzo delle piazzole di sosta aeromobili	57
5.4.1.	Configurazione degli stand	57
5.4.2.	Modalità di parcheggio aeromobili di “Aviazione Generale”	58
5.4.3.	Assegnazione ed utilizzo piazzole di sosta aa/mm	58
5.4.4.	Tacchi ed attrezzature per aeromobili	59
5.5.	Operazioni di rifornimento aa/mm	59
5.6.	Disposizioni di gestione del rumore	60
5.6.1.	Prove motori aeronautici	60
5.7.	DE - ICING.....	61
5.8.	Altre Aree Air – Side	61
5.8.1.	La via perimetrale	61
5.8.2.	Area militare	62
5.8.3.	Aree Reparti Volo.....	62
5.9.	Rimozione mezzi in Airside.....	62
5.10.	Gestione situazioni operative critiche	63
5.11.	Clearance.....	63
5.12.	Pianificazione programma voli.....	63
5.12.1.	Aviazione Generale.....	63
5.13.	Voli In attività addestrativa ed Aeroclub	64
5.14.	Gestione Elicotteri commerciali e di Stato	64
CAPITOLO 6 – INFORMAZIONI DI SCALO	65	
6.1.	Informazioni di scalo	65
6.2.	Messaggi operativi Standard IATA	65
6.3.	Messaggio MVT e LDM	66
6.4.	Messaggi DUV e Piani di Carico (Load Sheet).....	66
6.5.	Altri messaggi o comunicazioni operative	66
6.6.	Altre informazioni necessarie per gli addebiti	67
6.7.	Gestione anomalie, avarie e situazioni operative critiche	67
CAPITOLO 7 – SERVIZI LANDSIDE.....	68	
7.1.	Gestione annunci e informazioni al pubblico	68
7.2.	Voli in cooperazione (code sharing)	69
7.3.	Assegnazione / Gestione/Utilizzo banchi Check-In.....	69

7.4.	Trattamento bagagli.....	69
7.4.1.	Modalità accettazione ed invio bagagli a sistemi di smistamento	69
7.4.2.	Prelievo dei bagagli dai nastri di smistamento	70
7.4.3.	Controllo radiogeno del bagaglio da stiva	71
7.4.4.	Riconcilio del bagaglio	71
7.4.5.	Bagagli radiogenati da sottoporre ad ulteriore controllo	71
7.4.6.	Controllo radiogeno bagagli fuori-misura.....	71
7.4.7.	Animali al seguito del passeggero	71
7.5.	Assegnazione/gestione/utilizzo uscite d'imbarco e porte arrivi	72
7.6.	Informazioni di arrivo, imbarco e decollo ai passeggeri	72
7.7.	Assegnazione/gestione/utilizzo nastri riconsegna bagagli	73
7.8.	Procedura "delivery at aircraft"	73
7.9.	Trasporto armi (accettazione, imbarco, riconsegna)	74
7.9.1.	Trasporto armi in partenza.....	74
7.9.2.	Trasporto armi in arrivo con aeromobile adibito al servizio di pubblico trasporto.....	75
7.9.3.	Trasporto armi in partenza su voli privati.....	76
7.9.4.	Trasporto armi in arrivo su voli privati.....	76
7.10.	Gestione bagagli non accompagnati non identificati, non reclamati, rush	76
7.11.	Gestione oggetti rinvenuti.....	77
7.12.	Gestione anomalie e malfunzionamenti impianti security	77
7.13.	Servizi ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM).....	77
7.13.1.	Sala amica e punti di chiamata ed assistenza.....	78
7.14.	Minori non accompagnati.....	78
7.15.	Servizio di biglietteria aerea.....	78
7.16.	Primo soccorso	79
CAPITOLO 8 – VIABILITA' ESTERNA		80
8.1.	Accesso e circolazione in area landside.....	80
8.2.	Rimozione veicoli abbandonati	81
CAPITOLO 9 – SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)		82
9.1.	Premessa.....	82
9.2.	Il SMS nell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo	82
9.3.	Comitati aeroportuali.....	83
9.3.1.	Management Review Board (MRB)	83
9.3.2.	Airport Safety Committee (ASC)	83
9.3.3.	Local Runway Safety Team (LRST)	84
9.4.	Reporting system.....	84
CAPITOLO 10 – QUALITA' DEI SERVIZI		86
10.1.	Standard di qualità del servizio erogato	86
10.2.	Modalità di rilevazione	86
10.3.	Gestione non conformità.....	86
10.4.	Valutazione risultati in sede di comitato sulla qualità dei servizi aeroportuali	86
10.5.	Gestione reclami.....	87

10.6. Minimi di Scalo per servizi essenziali	87
CAPITOLO 11 – PROVVEDIMENTI	88
11.1. Controllo, sanzioni e misure interdittive	88
11.1.1. Accertamento e contestazione delle infrazioni	88
11.2. Sanzioni	89
11.3. Misure interdittive.....	89
CAPITOLO 12 – ALLEGATI AL REGOLAMENTO	90
INDICE DEGLI ALLEGATI.....	90

Struttura del Regolamento di Scalo

N° CAPITOLO	TITOLO
	Introduzione al Regolamento
CAPITOLO 1	Parte Generale
CAPITOLO 2	Ruoli e responsabilità dei soggetti aeroportuali
CAPITOLO 3	Capacità di scalo
CAPITOLO 4	Accessi alle aree aeroportuali
CAPITOLO 5	Circolazione in Airside
CAPITOLO 6	Informazioni di scalo
CAPITOLO 7	Servizi Landside
CAPITOLO 8	Visibilità esterna
CAPITOLO 9	Safety Management System (SMS)
CAPITOLO 10	Qualità dei servizi
CAPITOLO 11	Provvedimenti
CAPITOLO 12	ALLEGATI al Regolamento

Tabella delle Revisioni

ED.	REV.	DATA DI EMISSIONE	DATA DI ENTRATA IN VIGORE	DESCRIZIONE DEL CAMBIAMENTO
1	0	Giugno 2006	Ord. 03/2007 del 29/01/2007	Prima Edizione del Regolamento di Scalo.
2	0	31/10/2013	Ord. 03/2014 del 22/07/2014	Seconda Edizione. Adeguamento a nuovi regolamenti, procedure e cancellazione refusi.
3	0	27/11/2019		Terza edizione. Adeguamento al Reg.(EU) 139/2014, consolidamento delle procedure come da Ordinanze ENAC in essere, e cancellazione dei refusi normativi e procedurali.

Lista delle pagine effettive

CAPITOLO	PAGINA	Ed/Rev	DATA	CAPITOLO	PAGINA	Ed/Rev	DATA
	1	3 / 0	27/11/2019		40	3 / 0	27/11/2019
	2	3 / 0	27/11/2019		41	3 / 0	27/11/2019
	3	3 / 0	27/11/2019		42	3 / 0	27/11/2019
	4	3 / 0	27/11/2019		43	3 / 0	27/11/2019
	5	3 / 0	27/11/2019		44	3 / 0	27/11/2019
	6	3 / 0	27/11/2019		45	3 / 0	27/11/2019
	7	3 / 0	27/11/2019		46	3 / 0	27/11/2019
1	8	3 / 0	27/11/2019		47	3 / 0	27/11/2019
	9	3 / 0	27/11/2019	4	48	3 / 0	27/11/2019
	10	3 / 0	27/11/2019		49	3 / 0	27/11/2019
	11	3 / 0	27/11/2019		50	3 / 0	27/11/2019
	12	3 / 0	27/11/2019		51	3 / 0	27/11/2019
	13	3 / 0	27/11/2019	5	52	3 / 0	27/11/2019
	14	3 / 0	27/11/2019		53	3 / 0	27/11/2019
2	15	3 / 0	27/11/2019		54	3 / 0	27/11/2019
	16	3 / 0	27/11/2019		55	3 / 0	27/11/2019
	17	3 / 0	27/11/2019		56	3 / 0	27/11/2019
	18	3 / 0	27/11/2019		57	3 / 0	27/11/2019
3	19	3 / 0	27/11/2019		58	3 / 0	27/11/2019
	20	3 / 0	27/11/2019		59	3 / 0	27/11/2019
	21	3 / 0	27/11/2019		60	3 / 0	27/11/2019
	22	3 / 0	27/11/2019		61	3 / 0	27/11/2019
	23	3 / 0	27/11/2019		62	3 / 0	27/11/2019
	24	3 / 0	27/11/2019		63	3 / 0	27/11/2019
	25	3 / 0	27/11/2019		64	3 / 0	27/11/2019
	26	3 / 0	27/11/2019	6	65	3 / 0	27/11/2019
	27	3 / 0	27/11/2019		66	3 / 0	27/11/2019
	28	3 / 0	27/11/2019		67	3 / 0	27/11/2019
	29	3 / 0	27/11/2019	7	68	3 / 0	27/11/2019
	30	3 / 0	27/11/2019		69	3 / 0	27/11/2019
	31	3 / 0	27/11/2019		70	3 / 0	27/11/2019
	32	3 / 0	27/11/2019		71	3 / 0	27/11/2019
	34	3 / 0	27/11/2019		72	3 / 0	27/11/2019
	35	3 / 0	27/11/2019		73	3 / 0	27/11/2019
	36	3 / 0	03/10/2019		74	3 / 0	27/11/2019
	37	3 / 0	03/10/2019		75	3 / 0	27/11/2019
	38	3 / 0	03/10/2019		76	3 / 0	27/11/2019
	39	3 / 0	03/10/2019		77	3 / 0	27/11/2019

CAPITOLO	PAGINA	Ed/Rev	DATA	CAPITOLO	PAGINA	Ed/Rev	DATA
	78	3 / 0	27/11/2019				
	79	3 / 0	27/11/2019				
8	80	3 / 0	27/11/2019				
	81	3 / 0	27/11/2019				
9	82	3 / 0	27/11/2019				
	83	3 / 0	27/11/2019				
	84	3 / 0	27/11/2019				
	85	3 / 0	27/11/2019				
10	86	3 / 0	27/11/2019				
	87	3 / 0	27/11/2019				
11	88	3 / 0	27/11/2019				
	89	3 / 0	27/11/2019				
12	90	3 / 0	27/11/2019				

CAPITOLO 1 – PARTE GENERALE

1.1. OGGETTO E FINALITA' DEL DOCUMENTO

Il presente Regolamento di Scalo è stato predisposto per l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo dalla Società SAGA Spa, in qualità di Gestore aeroportuale, ed è stato redatto ai sensi dell'articolo 2, comma 3. del D. Lgs. n. 8 settembre 2004, n. 237, convertito con legge 9 novembre 2004, n. 265 dell'art. 705, let. "e") del C.d.N., così come riformato dal D. Lgs. n. 96/05, secondo i contenuti della Circolare ENAC APT 19.

Il presente documento e successive modifiche, unitamente agli allegati ed ai documenti richiamati come parte integrante e sostanziale, costituiscono le "Condizioni per l'uso dell'Aeroporto" di cui all'art. 699 del C.d.N.

Il Regolamento di Scalo, (che in seguito, per brevità, sarà chiamato semplicemente Regolamento) è la raccolta organica delle regole e procedure, con esclusione dei piani di emergenza, in vigore presso l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo ed elaborate per il coordinato e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti nel rispetto degli obiettivi di sicurezza ed efficacia del servizio, stabilendone le condizioni d'uso. In quanto strumento di raccolta di procedure operative di scalo, il Regolamento non contiene riferimenti a tariffe di servizi, fornite a qualsiasi titolo nello scalo.

Il Regolamento è predisposto in conformità alle normative nazionali ed internazionali vigenti pertanto l'ENAC rende i contenuti del Regolamento cogenti nei confronti di tutti i soggetti che operano in Aeroporto attraverso adeguata Ordinanza emessa dal Direttore Aeroportuale. Il Regolamento illustra le regole e gli obblighi per tutti gli Enti ed Operatori Aeroportuali (pubblici e privati) per consentire al Gestore Aeroportuale di:

- Assicurare l'ordinato e regolare utilizzo degli spazi, delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, nel rispetto delle peculiarità tecniche di utilizzo di ciascuno di essi;
- Assicurare che l'accesso e l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di uso comune, centralizzate e in uso esclusivo avvenga secondo i criteri trasparenti, perseguendo obiettivi non discriminanti da parte degli operatori aeroportuali privati;
- Assicurare che le attività aeroportuali vengano svolte nel rispetto delle normative nazionali ed internazionali di sicurezza, safety, tutela dell'ambiente, tutela della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro, circolazione stradale;
- Assicurare il coordinamento e controllo delle attività all'interno dello scalo aeroportuale affinché l'intera gestione dell'aeroporto consenta un'operatività in sicurezza, con continuità e senza penalizzazioni per il trasporto aereo;
- Assicurare adeguati livelli di qualità dei servizi aeroportuali, nel rispetto, da parte di tutti gli operatori aeroportuali, della Carta dei servizi;
- Contenere specifici obblighi per tutti i soggetti che operano in aeroporto;
- Riportare i provvedimenti operativi e le procedure di accertamento delle infrazioni.

Il Regolamento richiama alcune disposizioni contenute nelle ordinanze emanate dal Direttore Aeroportuale, evidenziando in particolare gli obblighi che i vari soggetti assumono nei confronti del Gestore e dell'ENAC e le condizioni in base alle quali sono fornite le differenti prestazioni. In relazione agli ambiti di applicazione (area di manovra, aprons, aerostazione, ecc.), gli obblighi e le condizioni possono essere direttamente esplicitati o riportati in procedure contenute o richiamate nel Regolamento stesso.

Qualora gli Enti ed Operatori Aeroportuali ritenessero opportuno provvedere attraverso proprie procedure all'attuazione delle disposizioni e norme contenute nel Regolamento, tali procedure non potranno essere in contrasto con il Regolamento di Scalo in vigore. Tutti i soggetti privati che svolgono le proprie attività sull'Aeroporto d'Abruzzo sono tenuti al rispetto del presente Regolamento e saranno soggetti alle sanzioni specificatamente previste in caso di inosservanza o inadempimento.

Gli Enti di Stato sono vincolati al rispetto delle prescrizioni del Regolamento di Scalo laddove le stesse non siano in contrasto con i compiti di istituto svolti in aeroporto.

1.2. MODALITA' DI GESTIONE DEL REGOLAMENTO DI SCALO

In ogni pagina del presente Regolamento è indicata la data di emissione, tale data può ovviamente variare da pagina a pagina in funzione degli aggiornamenti effettuati nel tempo.

La SAGA potrà, in qualsiasi momento, in presenza di necessità di carattere normativo, procedurale o operativo, predisporre revisioni o aggiornamenti del presente Regolamento da sottoporre alla locale Direzione Aeroportuale (DA) per la relativa adozione. La locale DA esaminerà le revisioni e gli aggiornamenti dando informativa al Gestore delle proprie determinazioni in merito.

La versione aggiornata del documento è pubblicata sul sito internet www.abruzzoairport.com. Ogni ulteriore modifica verrà notificata utilizzando il medesimo strumento.

Modifiche non significative dal punto di vista operativo (aggiornamento numeri di telefono, correzione refusi tipografici o simili) saranno apportate direttamente dal Gestore Aeroportuale previa semplice comunicazione alla DA e pubblicazione sul sito dell'Aeroporto.

La Tabella delle revisioni, collocata in apertura del Regolamento, fornirà immediata evidenza delle variazioni significative apportate.

Tabella delle Revisioni

ED.	REV.	DATA DI EMISSIONE	DATA DI ENTRATA IN VIGORE	DESCRIZIONE DEL CAMBIAMENTO
2	0	12/09/2019	4	Prima edizione



- 1 Numero di edizione,
- 2 Numero di revisione,
- 3 Data di emissione del documento (edizione o revisione)
- 4 Data di entrata in vigore del documento (Data ordinanza ENAC)
- 5 Numero di pagina e capitolo
- 6 Codice identificativo del documento,

Le revisioni, oltre ad essere identificate all'interno della tabella delle revisioni a Pag. 1, e all'interno della lista delle pagine effettive a Pag. 2, sono rappresentate graficamente all'interno delle singole pagine (intestazione) del Regolamento attraverso una barretta laterale. Quest'ultima indica esattamente la parte di testo che ha subito le variazioni. Le pagine oggetto di revisione riporteranno nell'intestazione la data di aggiornamento.

Le revisioni, oltre ad essere identificate all'interno della tabella delle revisioni a Pag. 1, e all'interno della lista delle pagine effettive a Pag. 2, sono rappresentate graficamente all'interno delle singole pagine (intestazione) del Regolamento attraverso una barretta laterale. Quest'ultima indica esattamente la parte di testo che ha subito le variazioni. Le pagine oggetto di revisione riporteranno nell'intestazione la data di aggiornamento.

La "Lista delle pagine effettive" collocata in apertura del Regolamento, riporterà l'elenco delle pagine oggetto della corrente revisione; per fornire immediata evidenza delle variazioni apportate nello stesso.

1.3. TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi ed agli effetti del decreto legislativo 30.06.2003 n.196, in materia di diritto alla protezione dei dati personali, il Gestore procederà al trattamento dei dati personali forniti da ciascun Operatore ai fini

dell'applicazione del presente Regolamento, alla stregua di quanto garantito dal D. Lgs. n. 196/03, normativa principe di riferimento.

Il conferimento dei dati personali ed il loro trattamento, anche in forma automatizzata, avverranno esclusivamente per le finalità gestionali e amministrative inerenti alle specifiche attività per cui vengono richiesti, nelle modalità e procedure previste.

I succitati dati potranno essere oggetto di comunicazione verso quelle categorie di soggetti qualificati dalla normativa come "responsabili o incaricati", per necessità amministrative e gestionali, e verso le Pubbliche Autorità che li richiedano ai fini di propria competenza. Ne rimane comunque assolutamente vietata la divulgazione. (D. Lgs. n. 101/2018).

Gli Operatori, come affermato dal D. Lgs. n. 101/2018 (adeguamento della disciplina italiana al Reg. (UE) n. 679/2016, GDPR), hanno il diritto di ottenere dal Gestore SAGA la conferma dell'esistenza o meno di dati personali che li riguardano e la loro comunicazione in forma intellegibile, di ottenere l'indicazione dell'origine di tali dati, delle finalità e modalità di trattamento e della logica applicata in caso di trattamento effettuato con l'ausilio di strumenti elettronici.

E' riconosciuto in capo all'interessato il diritto di aggiornare, rettificare, cancellare ed opporsi al trattamento dei propri dati personali, oltre a tutti gli altri diritti riconosciuti dal D. Lgs. n. 101/2018 nei limiti ed alle condizioni previste dagli articoli di riferimento dello stesso decreto.

1.4. ALLEGATI E RINVII

Tutti i documenti allegati al presente Regolamento o al quale lo stesso fa esplicito rinvio, formano parte integrante e sostanziale dello stesso e costituiscono le condizioni d'uso dell'Aeroporto di cui all'art. 699 del Codice della Navigazione (C.d.N.), così come stabilito dal D. Lgs. n. 96/05.

Il presente Regolamento è stato predisposto in linea (e pertanto integra per le finalità che gli sono proprie) con il "Manuale di Aeroporto" redatto dalla SAGA ai sensi e per gli effetti del Reg.(EU) 139/2014.

1.5. ACRONIMI E GLOSSARIO

ACRONIMI

ADP:	Airside Driving Permit
ATA:	Actual Time of Arrival (orario di arrivo effettivo di un aeromobile)
ATD:	Actual Time of Departure (orario di partenza effettivo di un aeromobile)
ADM:	Airport Duty Manager
AWO:	All Weather Operations
C.d.N.:	Codice della Navigazione.
CSA:	Comitato di Sicurezza Aeroportuale
C.d.S.:	Carta dei Servizi
AMS:	Apron management service
ENAC:	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
DA:	Direzione Aeroportuale
DCS:	Departure control System
LRST:	Local Runway Safety Team
IFR:	Instrument Flight Rules
ASC:	Aerodrome Safety Committee
AEC:	Aerodrome Emergency Committee
FOD	Foreign Object Debris/Damage

OSM:	Operational Services Manager
GSR:	Ground Safety Report
ENAV:	Ente Nazionale di Assistenza al Volo
ETA:	Estimated Time of Arrival (orario di arrivo stimato di un aeromobile)
ETD:	Estimated Time of Departure (orario di partenza stimato di un aeromobile)
SM&CMM:	Safety & Compliance Monitoring Manager
NP OMT:	Nominated Persons Operazioni, Movimento & Terminal
NP MNP:	Nominated Persons Manutenzione & Progettazione
NOTAM:	Notice To AirMAN
SMS:	Safety Management System
STA:	Scheduled Time of Arrival (orario di arrivo schedulato di un aeromobile)
STD:	Scheduled Time of Departure (orario di partenza schedulato di un aeromobile)
SAGA	Società Abruzzese Gestione Aeroportuale
P.S.:	Polizia di Stato
PSA:	Piano di Sicurezza Aeroportuale
PSR:	Identificativo IATA per Pescara
PEA:	Piano di Emergenza Aeroportuale (Interno-Esterno)
PSSA:	Primo Soccorso Sanitario Aeroportuale
PRM	Passenger Reduced Mobility
PNS:	Piano Nazionale di Sicurezza
NPA:	No Parking Area (area di divieto assoluto di sosta)
ESA:	Equipment Service Area (area di attesa per il servizio dei mezzi di rampa)
ASA:	Aircraft Safety Area (area di sicurezza degli aeromobili)
ERA:	Equipment Restriction Area (area di accesso limitato per i mezzi di rampa)
EPA:	Equipment Parking Area (area destinata al parcheggio dei mezzi di rampa)
ERL:	Equipment Restriction Line (marking che circonda la ERA/ASA)
TCL:	Taxiway Center Line (marking di asse della via di rullaggio)
ESL:	Equipment Service Line (marking che circonda la ESA)
EPL:	Equipment Parking Line (marking che circonda la EPA)
NPL:	No Parking Line (marking che circonda la NPA)
TIA:	Tesserino d'Ingresso Aeroportuale
TIV:	Tesserino Ingresso Visitatore
ABL:	Apron Border Line (marking di separazione sul piazzale tra traffico aereo e strada perimetrale)
TCL:	Taxiway Center Line (marking di asse della via di rullaggio)
VFR:	Visual Flight Rules
UOS:	Ufficio Operativo di Scalo

GLOSSARIO

AEROPORTO (AERODROME): Un'area delimitata su terra o acqua, comprendente edifici, installazioni ed impianti e destinata, interamente o in parte all'arrivo, alla partenza ed al movimento a terra di aeromobili.

AIUTI VISIVI LUMINOSI AVL (AERONAUTICAL GROUND LIGHT AGL): qualsiasi luce specificatamente adibita quale aiuto alla navigazione aerea. La definizione include le luci aeroportuali di aiuto per il movimento ed il controllo degli aeromobili e di quei veicoli che operano sull'area di movimento. Sono escluse le luci poste sugli aeromobili.

CORSIE DI ACCESSO ALLE PIAZZOLE (AIRCRAFT STAND TAXILANE): parte del piazzale destinata a via di rullaggio ed avente la funzione di fornire accesso unicamente alle piazzole di sosta aeromobili.

AREA DI ATTESA PER IL SERVIZIO MEZZI DI RAMPA (EQUIPMENT SERVICE AREA ESA): area di attesa per il servizio dei mezzi e del personale di rampa, posta a distanza di sicurezza dall'aeromobile parcheggiato, presso cui i mezzi di rampa attendono in sicurezza che l'aeromobile concluda la manovra di ingresso o di uscita dallo stand.

AREA DI MANOVRA (MANOEUVRING AREA): la parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento a terra degli aeromobili con esclusione del piazzale di sosta (APRON) e di qualsiasi parte dell'aeroporto destinata alla manutenzione degli aeromobili.

AREA DI MOVIMENTO (MOVEMENT AREA): la parte di un aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente l'area di manovra, i piazzali e qualsiasi parte dell'aeroporto destinata alla manutenzione degli aeromobili.

AREA DI SICUREZZA DELL'AEROMOBILE (AIRCRAFT SAFETY AREA ASA): delimita al suo interno un'area di divieto di parcheggio di qualsiasi mezzo. In tale area è consentito l'accesso al personale ed agli impiegati nell'assistenza agli aeromobili, quando gli stessi sono fermi, con motori e luci anti collisione spenti e tacchi inseriti. Mezzi e personale di rampa non possono altresì esser presenti in tale area durante le operazioni di uscita dell'aeromobile dallo stand, se non quelli strettamente necessari per la manovra stessa.

AREA DI ACCESSO LIMITATO PER I MEZZI DI RAMPA (EQUIPMENT RESTRICTION AREA ERA): in tale area mezzi e personale di rampa, salvo se necessari alla manovra dell'aeromobile e in tal senso disciplinati, non devono entrare fino a che l'aeromobile non si sia arrestato, abbia spento i motori, spento le luci anticollisione e non siano stati messi i tacchi. Mezzi e personale di rampa non possono altresì esser presenti durante le operazioni di uscita dell'aeromobile dallo stand, se non quelli strettamente necessari per la manovra dell'aeromobile.

AREA CRITICA (CRITICAL AREA): un'area di dimensioni definite che si estende intorno alle antenne di un impianto di avvicinamento strumentale di precisione, all'interno della quale la presenza di veicoli o aeromobili determina un disturbo tale da pregiudicare l'attendibilità dei segnali di radioguida. È appositamente delimitata dal gestore degli impianti.

AREA SENSIBILE (SENSITIVE AREA): un'area che si estende oltre l'Area Critica, dove il parcheggio o il movimento degli aeromobili o veicoli può disturbare il segnale di radioguida degli aeromobili fino al punto di renderlo inattendibile.

AUTOPRODUTTORE: qualsiasi Vettore o società da esso controllata che fornisce direttamente a sé stesso una o più categorie di servizi di assistenza a terra, secondo quanto definito dall'art.2 lettera f) del D. Lgs. n.18 del 13/1/1999. All'interno del presente Regolamento con il termine Autoproduttore si intendono in particolare anche il Personale dell'Autoproduttore stesso e qualsiasi soggetto dall'Autoproduttore stesso delegato a svolgere funzioni in propria vece o rappresentanza.

BANCHINA (SHOULDER): un'area adiacente al bordo di una superficie pavimentata, predisposta per costituire una transizione tra la pavimentazione a piena portanza e la superficie adiacente.

BARRA DI ALLINEAMENTO (ALIGNMENT BAR): la barra di allineamento serve come aiuto al pilota per assicurare il corretto allineamento dell'aeromobile con l'asse della piazzola di sosta.

BARRA DI ARRESTO (STOP BAR): la barra di arresto serve come aiuto al pilota indicando il punto dove deve fermarsi.

La barra di arresto deve essere ortogonale alla barra di allineamento, posta sul fianco sinistro del pilota nella posizione destinata all'arresto del veicolo.

BARRA DI VIRATA (TURN BAR): indica il punto di inizio della virata, deve essere posizionata in modo che sia visibile al pilota. Deve essere situata alla sinistra del senso di marcia, ortogonale alla linea d'ingresso (lead-in) e con una freccia che indichi il senso di virata.

COCKPIT: si definisce Abitacolo o Cabina di pilotaggio la parte anteriore di un aeroplano avente una capienza appena sufficiente per accogliere l'equipaggio, solitamente il pilota ed il secondo pilota. I comandi del cockpit sono doppi per il pilota ed il copilota.

FIDS (FLIGHT INFORMATION DISPLAY SYSTEM): sistema informativo per la diffusione, mediante monitor, di informazioni ai passeggeri e al personale operativo.

FOD (FOREIGN OBJECT DEBRIS/DAMAGE): corpi esterni presenti all'interno di un aeroporto che possono causare danni ad un velivolo/Danni causati ad un velivolo dalla presenza di corpi esterni.

FUORI TUTTO: fuori tutto dell'elicottero è la distanza compresa fra i punti estremi dell'elicottero avente il rotore, o i rotori, con una delle pale orientate parallelamente all'asse longitudinale dell'elicottero stesso.

JET BLAST: spinta aerodinamica provocata dal getto dei motori a reazione di un aeromobile.

LINEA DI VIRATA (TURNING LINE): guida il pilota nelle virate di entrata o di uscita dalle piazzole di sosta

OPERATORE: qualsiasi operatore aeroportuale, compreso il Vettore, il Prestatore e l'Autoprodotto.

OSTACOLO (OBSTACLE): tutti gli oggetti fissi (temporanei o permanenti) e mobili o loro parti, che sono situati su di un'area destinata al movimento in superficie di aeromobili o che si estendono al di sopra (forano) una superficie definita a proteggere gli aeromobili in volo.

PIAZZALE (APRON): l'area specifica dell'aeroporto adibita allo stazionamento di aeromobili per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento carburanti e la manutenzione degli aeromobili.

PIAZZOLA DI SOSTA AEROMOBILI (AIRCRAFT STAND O STAND): l'area delimitata dell'Apron adibita al parcheggio degli aeromobili.

PISTA (RUNWAY): un'area rettangolare definita sull'aeroporto predisposta per l'atterraggio e la corsa di decollo degli aeromobili.

POST HOLDER: personale a capo della struttura gestionale con la responsabilità aziendale e assunzione verso l'esterno di specifiche responsabilità per conto del Gestore.

PRESTATORE: qualsiasi prestatore di una o più categorie di servizi di assistenza a terra, secondo la definizione dell'art. 2 lettera g) del D. Lgs n.18 del 13/1/1999. All'interno del presente Regolamento, con il termine Prestatore si intende in particolare anche il personale del Prestatore stesso.

PUSH-BACK: manovra per trainare l'aeromobile, carico e pronto alla partenza, dallo stand al punto dell'aircraft stand taxi lane appropriato.

SAFETY MANAGER: persona responsabile, all'interno della struttura aziendale, per la raccolta e l'analisi dei dati sui rischi e la distribuzione ai Post-Holders delle informazioni in materia di safety sui rischi e le conseguenze di essi. Pertanto il Safety Manager è responsabile dello sviluppo, l'operatività ed il miglioramento continuo del Safety Management System.

SEDIME AEROPORTUALE: insieme delle aree regolamentate di movimento (Air Side) e delle aree aperte al pubblico (Land Side) sulle quali si esercitano le competenze della locale DA.

SEGNALETICA DI USCITA (LEAD OUT): combinazione di markings per guidare il pilota dalla piazzola di sosta fino alla linea di asse dell'aircraft stand taxi lane.

SELF-MANOEUVRING: manovra di ingresso e di uscita di un aeromobile da uno stand in auto-manovra.

SOCIETA' DI GESTIONE – SAGA – ENTE DI GESTIONE – GESTORE AEROPORTUALE: il soggetto a cui è affidato, insieme ad altre attività in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto. Nell'ambito del presente Regolamento la Società di Gestione è SAGA

STRISCIA DI SICUREZZA DELLA PISTA (RUNWAY STRIP): un'area di dimensioni definite che comprende la pista, realizzata allo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili in caso di uscita di pista ed a protezione degli aeromobili che la sorvolano in decollo o in atterraggio. Si estende per entrambi i lati per 150 metri dall'asse pista e per 60 metri oltre la fine della pista.

STRISCIA DI SICUREZZA DELLA VIA DI RULLAGGIO (TAXIWAY STRIP): un'area che comprende una via di rullaggio, predisposta allo scopo di proteggere gli aeromobili che operano sulla via di rullaggio e di ridurre il rischio di danni agli aeromobili in caso di uscita dalla stessa. Si estende per entrambi i lati per 40,5 m dall'asse della via di rullaggio.

TRAINO: manovra di trasferimento dell'aeromobile scarico, trainato da un trattore da uno stand ad un altro oppure in un hangar.

VETTORE: qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta, merci da e per l'Aeroporto d'Abruzzo, secondo la definizione dell'art. 2 lettera d) del D. Lgs n. 18 del 13/1/1999. All'interno del presente Regolamento con il termine Vettore si intendono in particolare anche il personale del Vettore stesso e qualsiasi soggetto dal Vettore stesso delegato a svolgere funzioni in propria vece o rappresentanza (ad esempio l'handling agent di cui si avvale); l'espressione "esclusivamente il Vettore" viene usata nei casi in cui il Vettore (con il relativo personale) non può farsi rappresentare o sostituire da soggetti diversi da se stesso.

VIA DI RULLAGGIO (TAXIWAY): percorso definito destinato al rullaggio degli aeromobili, avente lo scopo di collegare differenti aree dell'aeroporto; essa include:

Via di accesso alle piazzole (Aircraft Stand Taxilane). Parte del piazzale destinata a via di rullaggio degli aeromobili ed avente la funzione di fornire accesso unicamente alle piazzole di sosta aeromobili.

Via di rullaggio sul piazzale (Apron Taxiway). Parte di un sistema di vie di rullaggio situato su un piazzale ed avente la funzione di permettere il rullaggio attraverso il piazzale stesso.

Raccordo/Taxiway di uscita rapida (Rapid Exit Taxiway). Via di rullaggio collegata, ad un angolo acuto, ad una pista a velocità maggiore di quella consentita sugli altri raccordi di uscita, minimizzando di conseguenza i tempi di occupazione della pista stessa.

ZONA AIR SIDE: area aeroportuale il cui accesso è controllato e regolamentato. Comincia dai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza ed include piste e piazzali aeromobili, viabilità interna, ecc.

ZONA LAND SIDE : area aeroportuale pubblica, viabilità e parti di aerostazione esterne ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.

CAPITOLO 2 – RUOLI E RESPONSABILITÀ DEI SOGGETTI AEROPORTUALI

2.1. ENAC (ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE)

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari (art.687 CdN).

La Direzione Aeroportuale Regioni Centro è struttura periferica dell'ENAC, con compiti di polizia della navigazione aerea, ispettivi, di vigilanza e controllo nell'ambito territoriale di competenza unitamente all'applicazione delle sanzioni e alla ratifica delle misure interdittive temporanee.

I soggetti privati che esercitano un'attività all'interno degli aerodromi sono soggetti alla vigilanza di ENAC nell'esercizio dei poteri autorizzativi di competenza.

2.2. ENAV SPA (ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO)

L'ENAV, quale Società Nazionale di Assistenza al Volo S.p.A. sono affidati i Servizi del traffico Aereo, delle telecomunicazioni aeronautiche, di radionavigazione e radiodiffusione, delle informazioni aeronautiche e della meteorologia aeroportuale.

2.3. ENTI DI STATO IN AEROPORTO

Gli Enti di Stato sono vincolati al rispetto del Regolamento di Scalo per tutto ciò che concerne la gestione dell'operatività dello scalo e il mantenimento della qualità del servizio (anche sotto l'aspetto della sicurezza) avendo cura di comunicare al Gestore e ad ENAC l'eventuale mancato rispetto.

Ferme restando le competenze delle forze di Polizia, i soggetti pubblici operanti negli aeroporti sono coordinati dall'ENAC.

2.3. SOCIETÀ DI GESTIONE SAGA

Il Gestore è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato.

L'idoneità del Gestore ad espletare le attività nel rispetto degli standard tecnici di sicurezza è attestata dalla certificazione rilasciata dall'ENAC.

Ferme restando la disciplina del titolo VII del Codice della Navigazione e comunque le competenze attribuite agli organi statali in materia di ordine e sicurezza pubblica, difesa civile, prevenzione degli incendi e lotta agli incendi, soccorso e protezione civile, il Gestore Aeroportuale:

- a) assicura il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la convenzione;
- b) organizza l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;
- c) corrisponde il canone di concessione;
- d) assicura agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione;
- e) sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la società ENAV, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali;

- f) propone all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti e delle disposizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aerei e aeroportuali;
- g) applica, in casi di necessità e urgenza e salva ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal regolamento di scalo;
- h) fornisce tempestivamente notizie all'ENAC, alla società ENAV, ai Vettori e agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio ed a interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime di concessione;
- i) redige la Carta dei servizi in conformità alle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ENAC e garantisce il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza;
- j) assicura i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti, nonché la gestione degli oggetti smarriti;
- k) assicura l'accesso alle infrastrutture aeroportuali secondo criteri di efficienza, efficacia, trasparenza ed equità, affinché tutti gli operatori privati assicurino condizioni di sicurezza ed operative adeguate agli standard fissati per lo scalo;
- l) assicura lo svolgimento dei servizi dei controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti, nonché la gestione degli oggetti smarriti.
- m) assicura il servizio di Primo Soccorso Aeroportuale.

2.4. UTENTI AEROPORTUALI

La categoria degli utenti aeroportuali comprende tutti gli esercenti di attività di volo con o senza remunerazione. Gli utenti aeroportuali sono tenuti ad utilizzare le infrastrutture aeroportuali nel rispetto delle norme vigenti e di quanto previsto dal Regolamento di Scalo.

2.5. PRESTATORI DI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA, A TERZI O IN AUTOPRODUZIONE

I Prestatori di servizi di assistenza a terra, a terzi o in autoproduzione sono rappresentati da qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie dei seguenti servizi di assistenza a terra (D. Lgs n.18 del 13 gennaio 1999, n.18, Allegato A):

- 1) assistenza amministrativa e supervisione,
- 2) assistenza passeggeri,
- 3) assistenza bagagli,
- 4) assistenza merci e posta,
- 5) assistenza operazioni in pista,
- 6) assistenza pulizia aeromobile e servizi di scalo,
- 7) assistenza carburante e olio,
- 8) assistenza manutenzione dell'aereo,
- 9) assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi,
- 10) assistenza trasporto a terra,
- 11) assistenza ristorazione "catering".

I Prestatori/Autoproduttori appartenenti alla categoria in oggetto sono tenuti a garantire l'esercizio dell'attività nel rispetto di tutte le normative, disposizioni e regolamenti comunitari, nazionali e locali vigenti e futuri e sono tenuti ad assicurare, per il principio di responsabilità per le azioni od omissioni, l'autocontrollo e l'autocertificazione sulle attività di propria competenza; sono altresì tenuti a comunicare al Gestore ed a ENAC l'eventuale mancato rispetto del Regolamento stesso.

2.6. SUBCONCESSIONARI

Sono sub-concessionari quei soggetti, pubblici o privati, presenti sull'aeroporto allo scopo di svolgere attività aeroportuali o offrire servizi ai passeggeri.

Rientrano in questa categoria gli autonoleggi, bar, edicola, negozi.

2.7. OBBLIGO DI RAPPRESENTANZA

Ogni operatore privato aeroportuale dovrà fornire al Gestore il nominativo del proprio rappresentante locale (diretto o delegato) con pieni poteri di rappresentanza, in particolare per quanto attiene Security, Safety, Carta dei Diritti del passeggero.

2.8. COMITATI AEROPORTUALI

2.9.1. Comitato di Sicurezza Aeroportuale (C.S.A.)

L'ENAC, nella persona del Direttore Aeroportuale, per lo svolgimento delle sue funzioni in materia di security, si avvale di un comitato consultivo, il Comitato di Sicurezza Aeroportuale che si riunisce su convocazione della Direzione Aeroportuale.

Il CSA è composto dal Direttore della Direzione Aeroportuale ENAC, o suo delegato, che lo presiede con funzioni di coordinamento, dal Dirigente dell'ufficio di Polizia di Frontiera o suo delegato, dal Dirigente della locale Sezione Doganale o suo delegato, dal Comandante della Guardia di Finanza o suo delegato, dal Security Manager del Gestore o da loro delegati, dal dirigente dell'ufficio di Sanità aerea o suo delegato, dal Comandante dei Vigili del Fuoco o suo delegato e dal Dirigente ENAV o da loro delegati e dal 118.

Il C.S.A. si riunisce su iniziativa del Direttore Aeroportuale con il compito di assistere, in termini consultivi, lo stesso Direttore nell'esercizio, a livello locale, dell'azione di coordinamento e di monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza dell'aviazione civile (Aviation Security) al fine di prevenire atti di interferenza illecita.

2.9.2. Comitato per la regolarità e la qualità dei servizi

Tale comitato è presieduto dal Responsabile per la gestione della Qualità dei Servizi del Gestore aeroportuale ed è composto dall'Accountable Manager o suo delegato, dalle Nominated Persons del Gestore, dai rappresentanti dei vettori e dagli handler (se presenti) e/o più significativi sullo scalo. Se necessario e in relazione alla complessità delle singole realtà aeroportuali possono valutarsi variazioni nella composizione del Comitato, prevedendo la partecipazione di rappresentanti di altri operatori aeroportuali, dell'aviazione generale e degli Enti di Stato. L'ENAC partecipa come osservatore alle riunioni del Comitato, ai fini dell'esercizio delle proprie funzioni di vigilanza e controllo.

Il Comitato ha il compito di:

- effettuare l'analisi degli eventi significativi che si verificano in aeroporto sulla base dei dati rilevati periodicamente dal Gestore,
- analizzare la regolarità delle operazioni e gli indicatori di qualità dei servizi aeroportuali con l'intento di determinare, ove necessario, azioni correttive, ad esempio, per il raggiungimento degli indicatori previsti nella Carta dei servizi,
- esaminare i reclami dei passeggeri pervenuti al Gestore Aeroportuale o ai Vettori,
- considerare le segnalazioni pervenute dagli ispettori ENAC-DA, nell'ambito della loro attività ispettiva,
- controllare le segnalazioni pervenute dai Vettori e dagli Handler
- valutare i dati di customer satisfaction.

Sulla base dei dati scaturiti da queste analisi il Comitato individua le criticità emerse o che possono emergere nello svolgersi delle attività e ne attribuisce la responsabilità della loro implementazione, concordando i tempi necessari per la loro esecuzione.

Il Responsabile per la gestione della Qualità dei Servizi del Gestore aeroportuale assicura la verifica dell'attuazione delle azioni concordate per lo scalo e identifica idonee azioni correttive da intraprendere

2.9.3. Comitato Utenti

Il Gestore aeroportuale convoca una consultazione almeno annuale con il Comitato degli Utenti, a cui partecipano anche i soggetti prestatori di servizi di assistenza a terra, per la corretta attuazione di quanto stabilito dal decreto, per la determinazione dei prezzi massimi delle categorie dei servizi che sono oggetto di eventuale limitazione disposta a norma dell'articolo 12, comma 1, lettera b) del Decreto 18/99.

Il Gestore condivide e decide con il Comitato Utenti gli Standard Qualitativi Minimi dello Scalo e li comunica ad ENAC.

2.9.4. Comitato FAL (Comitato Aeroportuale per le Facilitazioni)

Il Comitato ha il compito di implementare tutte le misure e le procedure necessarie a consentire il veloce ed agevole svolgimento delle operazioni connesse al trasporto aereo negli aeroporti aperti al traffico aereo internazionale.

Il Comitato FAL è presieduto dal Direttore aeroportuale , o da un suo delegato e ne sono membri effettivi tutti gli Enti che operano in aeroporto , vale a dire Ministero degli Interni, Ministero della Salute, Dogana, Guardia di Finanza, Società di gestione aeroportuale, Rappresentanti dei Vettori e Prestatori di servizi a terra, che devono designare un proprio rappresentante al Comitato.

I compiti del Comitato FAL sono:

- rivedere regolarmente lo stato delle facilitazioni in aeroporto,
- coordinare a livello locale delle attività di facilitazioni fra Agenzie, Dipartimenti territoriali di Ministeri e altri soggetti pubblici e privati interessati e/o responsabili della attuazione di misure di facilitazione,
- esaminare e valutare problematiche inerenti specifiche situazioni di facilitazioni in ambito aeroportuale e proporre agli Enti interessati proposte di facilitazioni.

CAPITOLO 3 – CAPACITA' DI SCALO

3.1. CAPACITÀ DELL'AEROPORTO

La capacità complessiva dell'aeroporto è dettata dal numero massimo di movimenti nell'arco orario che è possibile condurre sulla pista di volo in conseguenza del lay-out fisico dell'area di manovra (pista e taxiway) a servizio della stessa e delle procedure ATC in essere per l'utilizzo dello spazio aereo prossimo all'aeroporto, nonché in conseguenza del lay-out fisico delle infrastrutture del Terminal.

Sulla base delle caratteristiche geometriche, il Codice di Riferimento ICAO dell'aeroporto è 4D. Possono perciò operare aeromobili con un'apertura alare fino a 52m (esclusi 52m). Aeromobili di categoria superiore alla D potranno operare solo dietro specifica autorizzazione rilasciata da ENAC in funzione delle risultanze di apposito studio aeronautico prodotto da SAGA congiuntamente al Vettore richiedente e finalizzato alla valutazione dei rischi, come descritto all'interno del Manuale di Aeroporto Sez. 28 – *PAO 28 Operazioni con Aeromobili con codice letterale superiore a quello aeroportuale*.

Ai fini del soccorso e del servizio antincendio l'aeroporto è di Categoria 8, perciò possono operare aeromobili di lunghezza massima fino a 61 m e/o larghezza massima della fusoliera di 7 m. Aeromobili di categoria superiore potranno operare solo dietro specifica autorizzazione rilasciata da ENAC (Reg.(EU) 139/2014 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) *Rescue and firefighting services*).

L'aeroporto è aperto al traffico aereo H24, così come i servizi di Dogana, Guardia di Finanza, Polizia e di rifornimento. Quest'ultimo, come indicato in AIP Italia è disponibile, previo preavviso da parte dei Vettori.

3.2. CAPACITÀ DEI PIAZZALI (APRONS)

L'Aeroporto d'Abruzzo è dotato di un piazzale principale aeromobili denominato Apron 1. Quest'ultimo è il piazzale principale dell'aeroporto ed è destinato alla gestione di tutti i voli commerciali ma anche voli scuola ed elicotteri.

All'interno del piazzale vi sono due zone per la sosta degli aeromobili. La prima zona, a ridosso dell'aerostazione dispone di 7 piazzole (stand) nose-in (2,3,5,7,8,9 e 10) che consentono lo stazionamento di 7 aeromobili aventi una apertura alare pari a 34,32 m e una lunghezza di 39,47 m. Le piazzole 1/2, 3/4 e 4/5 sono dotate di doppia segnaletica (nose-in e self-manoeuving).

La seconda zona è destinata ad aeromobili aventi apertura alare massima pari a 14 m e lunghezza tale da essere parcheggiati senza invadere la Apron Taxiway (Categoria ICAO A). Le piazzole sono numerate da 20 a 32.

L'Apron 1 ha una superficie totale di circa 40.000 mq.

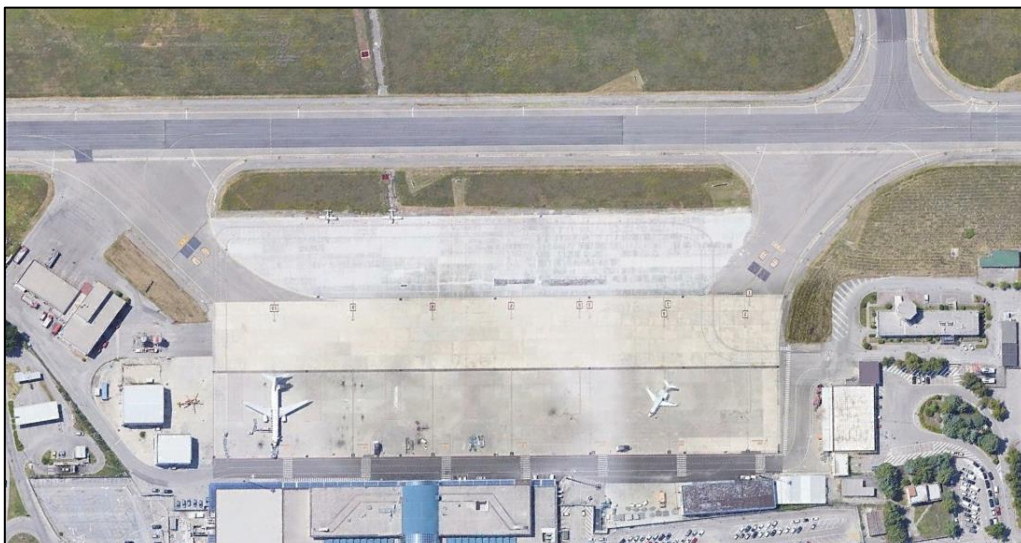


Figura 1 - Apron 1

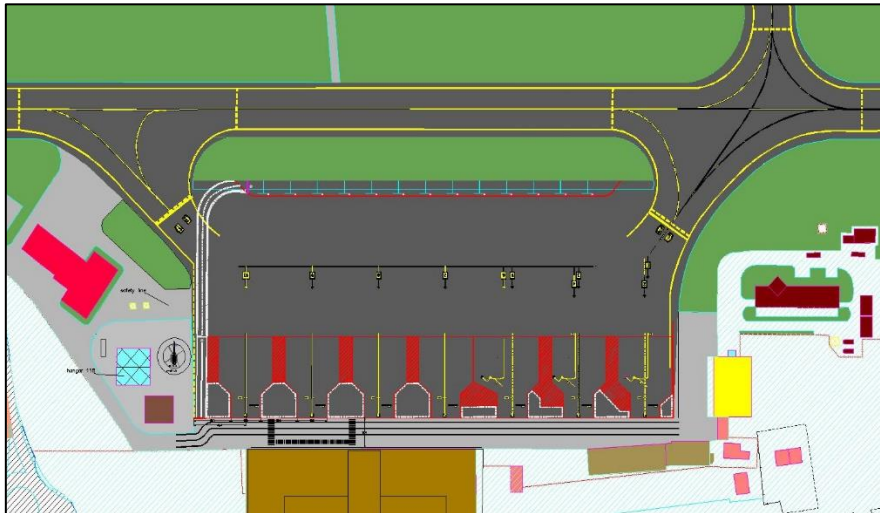


Figura 2 - Layout Apron 1

L'Apron 2 ha una superficie totale di 23000 mq; è costituita da una porzione accessibile dal raccordo Foxtrot e utilizzato per l'accesso agli hangar presenti e al parcheggio aeromobili di aviazione generale, e una porzione accessibile dal raccordo Mike con quattro stalli per aviazione commerciale e aviazione generale (n. 40, 41, 42 e 43). È consentita inoltre la sosta di elicotteri del 11° Reparto Volo della P.S. posizionati perpendicolarmente all'asse del raccordo Foxtrot.



Figura 3 - Apron 2

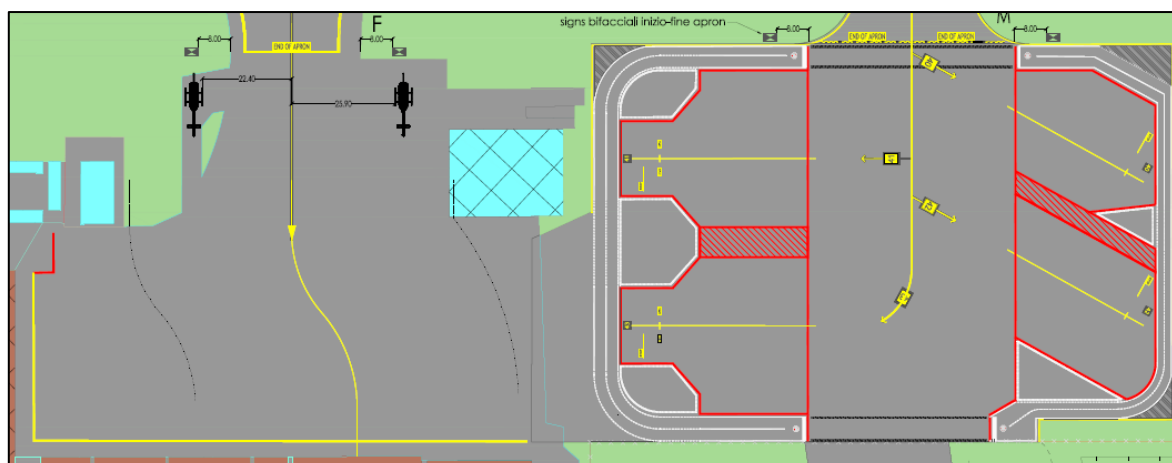


Figura 4 - Layout Apron 2

L'Apron 3 è ad uso esclusivo dal 3° Nucleo Aereo Guardia Costiera.



Figura 5 - Apron 3

3.3. CAPACITÀ DICHIARATA DELLA PISTA

La capacità media dichiarata della pista di volo, in condizioni di normalità (regolari condizioni meteorologiche, radio assistenze efficienti, ecc..) è di **9 Movimenti/Ora**.

3.4. CAPACITÀ DEL TERMINAL

L'aerostazione passeggeri è di norma aperta al pubblico nella fascia oraria 5.30 – 24.00 ed accoglie sia il traffico dei voli commerciali di linea e charter, che il traffico dei voli di aviazione generale.

L' aerostazione è strutturata su tre piani ed ha una superficie utile di 11.200 m².

Il piano terra accoglie l'area check-in, le zone di partenze ed arrivi, mentre i piani superiori sono prevalentemente adibiti ad uffici, ristorante/self-service e sale conferenze.

I numeri di maggior significato per la determinazione della capacità di accoglienza e smistamento dei passeggeri sono i seguenti:

- 8 banchi check-in,
- 2 varchi per il controllo di sicurezza dei passeggeri di cui uno utilizzato anche per il controllo del personale aeroportuale,
- 4 postazioni per controllo documenti,
- 5 gates d'imbarco,
- 2 nastri trasportatori per la riconsegna bagagli ai passeggeri nelle sale arrivi.

Applicando la metodologia suggerita da IATA risulta una capacità del terminal di 1.000 passeggeri/ora.

AREE DEL TERMINAL	DIMENSIONI
Area accettazione	338 m ²
Area Controlli di Sicurezza	333 m ²
Area Imbarchi	1150 m ²

I parcheggi per autovetture in area aeroportuale hanno una capienza complessiva di circa 547 posti auto suddivisi in due aree: Una per i dipendenti aeroportuali (76 posti) e l'altra per i passeggeri (471 posti).

AREE PARCHEGGI	DIMENSIONI
Parcheggi per i passeggeri	20000 m ²
Parcheggi per i dipendenti aeroportuali	2700 m ²

3.5. CAUSALI E MODALITÀ DI SEGNALAZIONE IN RIDUZIONE DEL LIVELLO DI SERVIZIO

La SAGA fornisce tempestivamente notizie all'ENAC DA, ad ENAV, ai Vettori e agli Enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'Area di Movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime dato in concessione.

Uguali obblighi di informazione si applicano agli altri soggetti aeroportuali nei casi in cui ricada nel loro ambito di competenza istituzionale la circostanza che può originare una riduzione del livello di servizio.

L'ENAV fornisce tempestivamente notizie all'ENAC DA e SAGA (che si incarica di estendere l'informativa al Prestatore/Vettore) in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'Area di Movimento dell'aeroporto, nonché in ordine alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea afferenti all'ambito del sedime aeroportuale, inclusi gli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL).

A titolo esemplificativo, vengono elencati nella tabella sottostante alcuni eventi che possono originare una riduzione del livello di servizio aeroportuale. Agli eventi è associato l'Ente che deve provvedere alla dichiarazione di riduzione della capacità e, a seguire, le modalità di comunicazione. La dichiarazione deve essere sempre inviata all'ENAC DA e a SAGA.

RIDUZIONE CAPACITA' PER:	DICHIARAZIONE A CURA DI:
EVENTI ATMOSFERICI Nebbia (scarsa visibilità) Neve Vento (inversione di piste) Temporalì (riduzione vie di uscita) Acqua (pioggia o contaminazione)	ENAV SAGA ENAV SAGA SAGA
RIDUZIONE CAPACITA' SOTTOSISTEMI Piste e piazzali Aiuti visivi luminosi Infrastrutture (stands, gates, banchi) Infrastrutture (Nastri, moli) Radar/ATC Sistemi informativi Riduzione della categoria antincendio Aeroportuale (RFFS).	SAGA ENAV/SAGA SAGA SAGA ENAV SAGA C. N. Vigili del Fuoco

Tabella 1 - Matrice di rispondenza riduzione capacità/dichiarazione

La SAGA informa gli operatori aeroportuali interessati della riduzione (prevista o in atto) del livello del servizio aeroportuale mediante l'invio della relativa informazione, attraverso gli strumenti solitamente utilizzati e-mail, telefono, fax (es. invio di NOTAM tramite fax).

Qualora la circostanza che conduce alla riduzione del livello di servizio attenga alla sfera di competenza di altri Soggetti aeroportuali, SAGA si limita a diffondere le informazioni così come ricevute da tali Soggetti.

Nei casi in cui la riduzione del livello di servizio è significativo per la navigazione aerea e richiede la diffusione di una specifica informativa aeronautica, SAGA si attiva secondo quanto previsto dalla Procedura Operativa Aeroportuale (PAO) del Manuale di Aeroporto Parte E PAO 07 Gestione delle informazioni aeroportuali.

Nei casi in cui la riduzione del livello di servizio attiene alla sfera di competenza di ENAV, l'informativa aeronautica è originata direttamente da ENAV stessa.

Nei casi in cui la riduzione del livello del servizio attiene alla sfera di competenza degli Enti di Stato, l'informativa aeronautica è originata dagli stessi Enti.

3.6. NORME GENERALI PER LE ATTIVITA' IN AEROPORTO

Ogni operatore è tenuto a prendere visione e conoscenza del presente Regolamento prima di iniziare le operazioni presso l'aeroporto di Pescara.

Ciascun operatore che svolga la propria attività sullo scalo di Pescara dovrà attenersi al rispetto di tutta la normativa dell'Unione europea e nazionale vigente e futura, di tutte le disposizioni che sono state e che verranno emanate da parte di ENAC, nonché di tutte le Procedure, Regolamenti, e Disposizioni Operative, vigenti e future, emanati da SAGA in qualità di Gestore aeroportuale, inoltre ciascun Vettore o Prestatore dovrà fornire a SAGA tutte le informazioni richieste nel presente Regolamento.

I carrelli self-service allocati all'interno e all'esterno dell'aerostazione sono destinati esclusivamente ai passeggeri in possesso di titoli di viaggio. E fatto divieto a tutti gli operatori di prelievo ed utilizzo di tali attrezzature.

A tutela degli utenti e del decoro dell'aeroporto, nelle aree aperte al pubblico è vietato:

- esercitare l'attività di venditore ambulante o procacciatore di affari, ove non autorizzata da SAGA;
- esercitare accattonaggio;
- calpestare i prati e le aiuole;
- gettare rifiuti di qualsiasi genere fuori dagli appositi contenitori e sporcare o imbrattare muri e infrastrutture aeroportuali;
- turbare in qualsiasi modo l'attesa dei passeggeri o lo svolgimento delle operazioni aeroportuali;
- circolare esibendo abbigliamento non consono quale: costume da bagno, indumenti intimi, ecc.;
- affiggere manifesti di alcun genere nelle infrastrutture aeroportuali;
- utilizzare i carrelli self-service allocati all'interno e all'esterno dell'aerostazione in assenza di adeguato/valido titolo di viaggio;
- danneggiare beni, attrezzature ed apparecchiature installate e presenti nelle aree aeroportuali.
- effettuare manifestazioni sindacali e non, conferenze stampa di carattere/taglio politico o religioso, all'interno del sedime aeroportuale che devono essere preventivamente comunicate ad ENAC DA, alla Polizia di Stato ed a SAGA. Dovranno inoltre essere concordate con SAGA la predisposizione di banchi informativi e l'affissione di materiale inerente.

Nei luoghi pubblici o aperti al pubblico gli animali domestici, in particolare i cani, debbono essere condotti al guinzaglio e muniti di museruola in ottemperanza alla normativa vigente.

Gli animali non domestici o non addomesticati sono sempre tenuti in contenitori a norma e sotto la custodia del proprietario/accompagnatore. Quanto suddetto non si applica ai cani in dotazione alle Forze Armate, di Polizia, della Protezione Civile e ai cani guida.

È fatto divieto a chiunque di fumare all'interno degli edifici, negli uffici e nei locali pubblici o aperti al pubblico, in ottemperanza alla normativa generale vigente.

È fatto divieto a chiunque di fumare in zona air side anche se all'aria aperta. È fatto divieto di abbandonare mezzi ed attrezzature nel sedime aeroportuale.

3.6.1. Norme generali di comportamento per gli operatori aeroportuali

Oltre al rispetto delle norme di cui al punto precedente, ciascun soggetto operante presso l'Aeroporto di Pescara dovrà erogare tutti i servizi di competenza, fornendo ai propri clienti un livello di qualità adeguato avendo cura di relazionarsi con gli utenti con competenza e cortesia, evitando disagi di qualsiasi tipo.

Il personale di ogni Operatore Aeroportuale dovrà altresì:

- indossare un abbigliamento, qualora previsto, che, in modo chiaro e omogeneo, consenta di individuarne immediatamente la Società di appartenenza e tenere ben esposto il tesserino identificativo che abilita all'accesso secondo quanto stabilito dalle disposizioni vigenti;
- curare l'aspetto generale, in modo che sia sempre in condizione di perfetto decoro, pulizia ed ordine;
- Tenere ben esposto il tesserino identificativo che abilita all'accesso secondo quanto stabilito dalle disposizioni vigenti;
- Imporre ai propri addetti con mansioni che prevedono il contatto con il passeggero a relazionarsi con il passeggero con competenza e cordialità;
- non ingombrare in nessun modo le uscite di emergenza, le aree antistanti gli impianti finalizzati a fronteggiare le emergenze (es. manichette antincendio, estintori, pulsanti per il blocco del flusso del carburante agli aeromobili) e gli accessi degli impianti che potrebbero costituire pericolo in caso di emergenza (es. cabine elettriche);
- segnalare all'ADM la presenza di animali randagi e/o abbandonati nel sedime aeroportuale e rispettare il divieto di somministrare cibi o bevande a tali animali;
- non abbandonare rifiuti e/o materiali di qualsiasi genere nell'ambito del sedime aeroportuale;
- evitare qualsiasi possibile generazione di FOD e/o segnalarne la presenza;
- rispettare il divieto di fumo nelle aree Terminal ed Airside;
- non affiggere manifesti di alcun genere nelle infrastrutture aeroportuali.

Il personale di ogni Operatore dovrà altresì a titolo esemplificativo:

- segnalare immediatamente all'ADM (o suo sostituto) e ai VV.F. qualsiasi versamento di liquidi presso le aree operative di uso comune (piazzole di sosta aeromobili, piazzali, viabilità, ecc.) per consentirne la rimozione con idonee attrezzature;
- segnalare immediatamente all'ADM (o suo sostituto) l'avvistamento di volatili sull'Area di Manovra;
- segnalare immediatamente agli organi competenti (Vigili del Fuoco, Polizia, Presidio Sanitario ecc.) situazioni di pericolo imminente per le persone (infortunio, malore, ecc...) e le cose informando contestualmente l'ADM (o suo sostituto) che avrà cura di darne comunicazione all'ENAC DA.

Tutti i soggetti operanti in ambito aeroportuale sono direttamente responsabili per i danni arrecati a persone o cose in conseguenza di fatto o omissioni connessi alla propria attività. Al fine di coprire tali rischi, provvederanno a stipulare copertura assicurativa per i rischi connessi allo svolgimento della loro attività aeroportuale.

Tutti gli operatori privati sono tenuti a stipulare una polizza assicurativa con una compagnia di rilievo nazionale, per un massimale unico (rapportato all'effettivo danno provocabile dalla loro attività) e fornire alla SAGA copia della polizza ai fini del "verbale di accesso e di inizio attività".

Il rispetto del presente Regolamento non esonera l'Operatore dagli obblighi aggiuntivi assunti nell'ambito di rapporti contrattuali con la SAGA.

Violazioni gravi del presente Regolamento potrebbero comportare la risoluzione dei rapporti contrattuali in essere con la SAGA.

È tassativamente vietata l'effettuazione, la diffusione e la pubblicazione di riprese video e/o fotografiche, tramite qualunque mezzo e su qualsiasi media realizzate all'interno del terminal e in area Airside, se non espressamente autorizzata dalla SAGA e previo consenso acquisito dall'ENAC e della Polizia di frontiera.

Ogni attività a fini di lucro che insista - anche su base occasionale - sul sedime aeroportuale, può essere svolta solo ed esclusivamente previo accordo scritto con il Gestore Aeroportuale. Le attività non a fini di lucro devono essere comunque autorizzate dal Gestore Aeroportuale.

Gli operatori turistici, agenti di viaggio e loro similari sono tenuti a svolgere le proprie attività di assistenza (quali ad es. convocazioni, identificazioni e consegna materiale di viaggio) esclusivamente nei locali/banchi a loro sub-concessi. È fatto loro espressamente divieto di svolgere le suddette attività presso i banchi check-in e nelle altre aree dell'aerostazione (hall arrivi, aree esterne etc.).

Tutti gli Operatori aeroportuali dovranno utilizzare le infrastrutture e i beni di cui al presente Regolamento nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, delle ordinanze e dei regolamenti emanati da parte di ENAC e di ogni altra Autorità competente presso l'Aeroporto di Pescara nonché del Manuale di Aeroporto, e di tutte le procedure in esso contenute.

Pertanto, ciascun Operatore sarà tenuto all'osservanza del presente Regolamento, sia per le attività svolte direttamente che per le attività svolte attraverso terzi.

3.7. ADDESTRAMENTO

Tutti i soggetti che operano nell'aeroporto di Pescara sono obbligati a formare i rispettivi dipendenti o preposti, sul contenuto del Regolamento, sulla esigenza del rispetto delle regole in esso stabilite e sulle conseguenze della loro inosservanza.

Gli operatori sono obbligati a tenere costantemente aggiornato ed addestrato il personale dipendente. Tale obbligo è previsto anche per le eventuali ditte esterne che operano per loro conto, in merito agli obblighi derivanti dal Regolamento, procedure standard di assistenza a terra degli aeromobili e norme sulla sicurezza e protezione ambientale.

Ciascun Prestatore/Vettore deve inoltre addestrare il proprio personale ad operare in piena sicurezza in presenza di condizioni meteo avverse, indipendentemente dal grado di severità delle stesse, e deve emettere specifiche istruzioni interne per la protezione del personale e dei passeggeri assistiti in situazioni meteorologiche di particolare severità (venti forti, temporali, fulmini).

Al personale operante presso l'Aeroporto Pescara dovrà essere garantita, a cura e spese della società di appartenenza, la frequenza di corsi periodici di addestramento e qualificazione con test finali.

L'ENAC ed il Gestore, ognuno per le attribuzioni di competenza, potranno richiedere in qualsiasi momento la documentazione comprovante l'avvenuto addestramento ed aggiornamento periodico del personale presente in aeroporto. In particolare, la documentazione dovrà dare evidenza dei programmi di formazione e addestramento, della loro completezza ed idoneità a garantire adeguati livelli di professionalità e competenza del personale, in relazione ai relativi ruoli, compiti e responsabilità, delle qualifiche dei docenti, delle registrazioni delle attività di formazione e addestramento effettuate.

3.8. RICHIAMI PUBBLICITARI IN AMBITO AEROPORTUALE

La vendita e commercializzazione di qualsiasi spazio pubblicitario situato nel sedime aeroportuale è di competenza esclusiva di SAGA.

È fatto divieto ai vettori di apporre richiami pubblicitari di qualsiasi genere su mezzi ed attrezzature destinati ai servizi aeroportuali, ad eccezione dei propri marchi distintivi; eventuali sfruttamenti pubblicitari dei mezzi e delle attrezzature potranno essere eventualmente concordati con la SAGA e formeranno oggetto di separati accordi commerciali con la stessa o con Società dalla stessa incaricata.

All'interno ed all'esterno dei beni in sub concessione in uso esclusivo a Vettori, Prestatori di servizi di assistenza a terra ed a qualsiasi soggetto privato che svolga attività all'interno del sedime aeroportuale, non potranno essere installati richiami pubblicitari di qualsiasi genere, fatta eccezione per le proprie insegne distintive o salvo specifici accordi commerciali stipulati con il Gestore.

È fatto altresì divieto a chiunque operi all'interno del sedime aeroportuale di apporre richiami pubblicitari su divise e/o indumenti di lavoro, ad eccezione dei propri marchi distintivi.

3.9. INFORMATIVA NEL TERMINAL

Nelle aree check-in, controlli di sicurezza partenze e arrivi del Terminal sono installati appositi supporti espositivi e/o schermi utili ad affiggere o proiettare le informative destinate all'utenza aeroportuale.

Gli Enti e gli Operatori aeroportuali che avessero necessità di esporre tali informative dovranno trasmetterle alla SAGA in formato idoneo ai supporti presenti, indicando l'area nella quale si richiede l'esposizione.

In caso SAGA verificasse problematiche nei contenuti delle informative o di compatibilità degli spazi richiesti informerà prontamente il richiedente per trovare la soluzione più idonea.

3.10. COMUNICAZIONI E RICHIESTE TRA ENTI / OPERATORI E SOCIETÀ DI GESTIONE

Qualsiasi comunicazione o richiesta di informazione operativa tra Gestore ed Enti/Operatori sarà inviata per iscritto utilizzando i consueti mezzi di comunicazione (telex, fax, e-mail, posta ordinaria). Le comunicazioni aventi carattere di urgenza saranno anticipate via telefono ai responsabili di riferimento.

Non saranno prese in considerazione, se non in casi eccezionali e a salvaguardia della sicurezza e dell'operatività dell'attività aeroportuale, informazioni pervenute attraverso canali diversi da quelli stabiliti (ad esempio telefonate al posto di telex standard) oppure previsti nelle procedure contenute o richiamate dal presente Regolamento.

Le informazioni di scalo dovranno essere comunicate via telex dai Vettori, Prestatori ed Autoproduttori secondo gli standard IATA se non diversamente specificato e comunque nel rispetto di tutte le normative e disposizioni vigenti.

Ciascun Vettore/Prestatore, prima di iniziare ad operare nell'Aeroporto di Pescara, dovrà fornire tutte le informazioni rilevanti ai fini dell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali e quelle che saranno richieste dalla SAGA, anche in caso di voli non previsti, con un anticipo sufficiente a consentire la predisposizione dei servizi necessari. Tali informazioni sono indispensabili per una corretta gestione dei flussi informativi relativi all'attività aeroportuale.

3.11. SVOLGIMENTO DI MANIFESTAZIONI, SPETTACOLI E PUBBLICI TRATTENIMENTI

Le infrastrutture aeroportuali destinate ad accogliere i passeggeri sono state oggetto, in fase di progettazione, realizzazione e collaudo, di valutazioni sulle capacità ricettive e sul rispetto delle prescrizioni normative sulla sicurezza. In linea generale, quindi, si possono ritenere idonee ad accogliere spettacoli e pubblici trattenimenti purché non confliggano con le abituali operazioni aeroportuali ed il Gestore abbia ottemperato alle prescrizioni relative alla sicurezza rispetto alla capacità ricettiva dell'area, certificazione degli impianti utilizzati, presidi antincendi e sanitari, ecc.

Per pubblico trattenimento si deve intendere qualsiasi manifestazione che preveda partecipazione attiva di pubblico, mentre per spettacolo si intende qualsiasi manifestazione che prevede la partecipazione passiva del pubblico, come definito negli artt. 68 e 69 del TULPS.

I luoghi in cui tali manifestazioni possono essere tenute sono le aree di uso comune (landside).

Le attività (comprese le riprese video) che si terranno in locali sub concessi da SAGA dovranno essere autorizzati da quest'ultimo previa richiesta da inviare all'indirizzo e-mail abruzzo-airport@pec.it. Nel caso le manifestazioni si tenessero in area airside verrà invece richiesta da SAGA autorizzazione alla Direzione Aeroportuale ENAC.

Il Gestore aeroportuale avrà cura di comunicare alla Direzione aeroportuale ed alla Polizia di Frontiera, almeno cinque giorni prima della data stabilita, le attività di pubblico intrattenimento, sia che esse si svolgano in aree concesse che sub-concesse.

Per quanto riguarda lo svolgimento delle manifestazioni di carattere politico-sindacale, ferme restando le competenze degli organi di Pubblica Sicurezza, le stesse potranno svolgersi previa autorizzazione dell'ENAC e Polizia di Stato, sentito il Gestore aeroportuale.

3.12. ACCESSO AL MERCATO DEI PRESTATORI DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

L'impresa che intende accedere al mercato dei prestatori di servizi a terra deve presentare domanda in bollo indirizzata alla Direzione Aeroportuale dell'ENAC competente per territorio.

Copia della domanda, unitamente alle procedure operative e di tutela ambientale ed agli standard di qualità, contenute nel Manuale di Operazioni, è trasmessa alla Società di Gestione dell'Aeroporto.

L'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra é consentito ai prestatori di servizi di handling, o ai vettori in auto assistenza, secondo quanto definito dalla normativa vigente.

Al fine di consentire all'ENAC DA di svolgere, nell'ambito del processo di rilascio della certificazione, gli accertamenti documentali e le verifiche sull'organizzazione, sul personale, sulle risorse strumentali, e sulle procedure, nonché le verifiche di ordine economico ed amministrativo, la domanda citata dovrà esser inoltrata almeno 90 giorni prima dell'inizio previsto delle operazioni. Al termine dell'iter di certificazione, ENAC DA informerà la SAGA del rilascio della certificazione al Prestatore/Autoproduttore.

3.12.1. Inizio delle attività e predisposizione del Registro dei Prestatori

L'inizio delle attività dovrà avvenire, pena la decadenza del certificato o della specifica del certificato (qualora si tratti di un'estensione dei servizi di assistenza a terra su altri aeroporti), entro e non oltre sei mesi dal rilascio della certificazione.

Il Gestore, nei 30 giorni successivi al ricevimento da parte di ENAC dell'attestazione di idoneità, richiede al Prestatore/Autoproduttore i seguenti dati, al fine dell'iscrizione del Prestatore nel Registro dei Prestatori:

- a) nr. certificato
- b) ragione sociale;
- c) indirizzo e-mail di riferimento per comunicazioni;
- d) tipologia/e di servizio svolta di cui all'All. A al D. Lgs. n. 18/99;
- e) copia del certificato di idoneità;
- f) copia del Manuale delle Operazioni;
- g) nominativo ed e-mail del Responsabile di scalo;
- h) nominativo del Referente Security;
- i) nr. del recapito telefonico di servizio;
- j) nome e recapito telefonico del referente per la gestione Emergenze e di un suo alternato.

Per ogni dipendente:

- cognome e nome
- data di nascita
- luogo di nascita
- n. badge e scadenza

Per ogni mezzo

Descrizione del mezzo

- Modello
- Numero di telaio
- Numero di serie
- Numero di targa (se il mezzo è targato)

- k) copia delle Assicurazioni sottoscritte;
- l) il Vettore aereo al quale si intendono prestare i servizi, ove applicabile;
- m) la decorrenza e la durata dell'accordo raggiunto con il Vettore, ove applicabile;
- n) eventuali subappalti e, per i servizi dati in subappalto per cui è richiesto, copia del certificato di idoneità rilasciato da ENAC DA al subappaltatore.

Il Gestore, compatibilmente alla capacità infrastrutturale e alle esigenze operative, si adopererà per soddisfare tutte le richieste pervenute, assegnando gli spazi ed i locali disponibili sulla base di criteri adeguati, trasparenti, non discriminatori ed obiettivi, mediante la formalizzazione di appositi contratti, di cui per i contratti "non aviation" darà comunicazione all'ENAC DA, mentre per i contratti "aviation" è necessaria l'autorizzazione di quest'ultima.

Il Prestatore ha facoltà di richiedere altresì un incontro col Gestore al fine di definire ulteriori aspetti inerenti all'avvio delle attività presso lo scalo.

Lo stesso Gestore ha facoltà di richiedere un incontro con il Prestatore al fine di definire alcuni aspetti inerenti all'attivazione delle attività.

In caso di mancato accordo o di valutazione negativa il Gestore ne dà opportuna informazione al Prestatore ed all'ENAC DA per il seguito di competenza di cui all'art. 10 Dlg 18/99.

Il Prestatore ha l'obbligo di comunicare al Gestore i dati richiesti e di fornire ogni possibile variazione dei dati forniti.

3.12.2. Redazione del "Verbale di Accesso e Inizio Attività"

Raccolte tutte le informazioni necessarie ed effettuate le necessarie verifiche, per ogni nuovo prestatore che inizia l'attività presso lo scalo, il Gestore e il Prestatore predispongono il Verbale di Accesso e Inizio Attività sulla base del seguente modello:

VERBALE DI ACCESSO E INIZIO ATTIVITA'

Prestatore: _____

La SAGA Spa, in qualità di Gestore presso lo scalo di Pescara e la società _____, in qualità di prestatore dichiarano che:

la società _____ svolge attività come prestatore di servizi (indicare Tipologia/e di servizio svolta di cui all'Allegato A al D. Lgs. n.18/99);

la società _____, ha fornito al Gestore aeroportuale i seguenti dati, che verranno inseriti nel Registro dei Prestatori:

- nr. Certificato;
- ragione sociale;
- indirizzo e-mail di riferimento per comunicazioni;
- tipologia/e di servizio svolta di cui all'All. A al D. Lgs. n. 18/99;
- copia del certificato di idoneità;
- copia del Manuale delle Operazioni;
- nominativo ed e-mail del Responsabile di scalo;
- nominativo del Referente Security;
- nr. del recapito telefonico di servizio;
- nome e recapito telefonico del referente per la gestione Emergenze e di un suo alternato.

Per ogni dipendente:

- cognome e nome,
- data di nascita,
- luogo di nascita,
- n. badge e scadenza.

Per ogni mezzo:

- Descrizione del mezzo,
 - Modello,
 - Numero di telaio,
 - Numero di serie,
 - Numero di targa (se il mezzo è targato).
- Copia delle Assicurazioni sottoscritte;
 - Se applicabile, Il Vettore aereo al quale si intendono prestare i servizi;
 - Se applicabile, la decorrenza e la durata dell'accordo raggiunto con il Vettore;
 - Eventuali subappalti e, per i servizi dati in subappalto per cui è richiesto, copia del certificato di idoneità rilasciato da ENAC al subappaltatore.

La Società _____ si impegna a comunicare al Gestore ogni variazione intervenuta rispetto ai dati presentati, e inoltre fatto obbligo alle parti della tempestiva comunicazione di ogni variazione intervenuta relativamente ai voli serviti, al personale impiegato, ai nominativi dei responsabili, ai mezzi e macchinari introdotti/usciti dallo scalo ed alle assicurazioni

Il Gestore per quanto concerne l'accesso nelle aree aeroportuali sottoposte a restrizioni (Security e Safety) fa riferimento alle specifiche ordinanze emesse dalla ENAC-DA e a quanto previsto nel Regolamento di scalo. Il Prestatore e pertanto tenuto ad attenersi a quanto prescritto in tali documenti.

Il Gestore garantisce tramite adeguata informativa e opportuni aggiornamenti del Regolamento di Scalo adeguata informativa relativamente alle misure di Sicurezza, Safety e Security adottate presso lo scalo di Pescara.

Il Gestore e _____ concordano che per i voli privi di contratto si seguiranno le modalità indicate nel Regolamento di Scalo.

_____ attesta che gli edifici, i locali, le aree e gli impianti consegnati dal Gestore sono idonei allo svolgimento delle attività e al previsto utilizzo.

(Vedi Capitolo 12 Allegati per il Modello – Mod. RdS-01)

Il Verbale di Accesso viene sottoscritto dai rappresentanti del Prestatore e del Gestore, alla data fissata dalla stessa, alla presenza del Direttore Aeroportuale o suo delegato; il documento è archiviato dal Gestore e rimane a disposizione di ENAC DA.

3.12.3. Responsabilità per danni e assicurazione

Ogni soggetto che opera in ambito aeroportuale è direttamente responsabile ad ogni effetto per i danni arrecati a persone o cose in conseguenza di fatti od omissioni connesse alla propria attività anche dovuti a colpa grave.

Ogni soggetto deve quindi provvedere a stipulare un'apposita polizza assicurativa con compagnia di rilevanza nazionale, per un massimale unico per sinistro (rapportato all'effettivo danno provocabile dalla attività) e fornirne a SAGA una copia della polizza ai fini del "Verbale di accesso e di inizio attività".

Qualora la copertura assicurativa per i servizi ed i beni aeroportuali sia garantita direttamente dal Gestore, l'operatore si impegna a corrispondere alla Saga SpA la quota parte del premio assicurativo afferente il bene o/e i servizi per il quale è autorizzato.

3.12.4. Norme per l'esercizio dei servizi aeroportuali e di assistenza a terra

Ciascun operatore si impegna ad osservare tutte le norme ed i regolamenti relativi alla disciplina dell'esercizio che svolgerà nell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo e ad attenersi a tutte le disposizioni emanate dall'ENAC, dalle competenti Autorità e stabilite della SAGA.

Al fine di consentire un puntuale coordinamento delle attività da parte di SAGA e delle autorità aeroportuali, l'Operatore dovrà nominare dei responsabili che siano reperibili anche nei casi di emergenza e fuori dall'orario di operatività.

Ciascun Prestatore/Autoproduttore/Vettore operante nell' Aeroporto Internazionale d'Abruzzo avrà l'onere di fornire tutti i servizi connessi con l'attività di assistenza a terra degli aeromobili di competenza, con continuità e regolarità compresi i voli non schedulati, dirottati e/o di emergenza.

Il Prestatore/Autoproduttore/Vettore, per poter svolgere i servizi di assistenza a terra, dovrà essere munito di tutte le licenze, attestazioni di idoneità ed autorizzazioni richieste dalle leggi e dai regolamenti vigenti.

Il Gestore aeroportuale provvede alla tenuta e all'aggiornamento del Registro annuale dei prestatori/auto produttori presenti sullo scalo. Nel registro dovranno essere annotate le attività effettuate da ciascuno, i responsabili di scalo e i loro recapiti di servizio e di emergenza. Copia del registro viene consegnata all'ENAC DA entro il 31.01 di ogni anno ed aggiornato tempestivamente nel caso intervengano variazioni.

3.12.5. Utilizzo di mezzi ed attrezzature

Gli automezzi e le attrezzature utilizzati dagli Operatori dovranno recare la denominazione e il logo identificativo della Società di appartenenza secondo quanto previsto dalla normativa vigente. Dovranno inoltre essere costantemente e correttamente mantenuti, in condizioni di buona efficienza, ordine e pulizia.

L'installazione e l'utilizzo di apparecchiature radio sarà consentita, previa richiesta di nulla osta a SAGA nel rispetto della normativa vigente in materia.

Tutti gli oneri, anche economici, relativi alla verifica di compatibilità saranno sostenuti dall'Operatore stesso.

3.12.6. Prestazione dei servizi di assistenza a terra ad aeromobili impiegati in attività di soccorso

Agli aeromobili impiegati in operazioni di soccorso, umanitarie, antincendio, trasporto organi e più in generale qualunque attività aerea svolta in situazione di grave emergenza e finalizzata alla salvezza della vita umana deve essere assicurata, comunque e senza indugio, l'erogazione dei servizi di assistenza a terra necessari al regolare svolgimento delle operazioni dell'aeromobile interessato.

Eventuali situazioni debitorie tra Prestatore e Vettore, nonché mancate previsioni contrattuali, mezzi di pagamento non riconosciuti e tutte quelle situazioni correlate ai rapporti di carattere commerciale tra Prestatore e Vettore non possono mai costituire motivazione e causa di grave pregiudizio per i soccorsi.

Chiunque venga a conoscenza di un diniego, a qualsiasi titolo, opposto da un Prestatore di servizi ad un Operatore deve tempestivamente informare l'ADM o RIT (Responsabile in Turno) in turno della SAGA.

L'ADM/RIT SAGA informerà immediatamente l'Autorità di Pubblica Sicurezza presente in Aeroporto e l'ENAC DA che, dopo aver intimato al Prestatore di soddisfare la richiesta di assistenza, in caso di ulteriore diniego disporrà la prestazione coatta con l'intervento della Forza Pubblica. In tal caso questa procederà contestualmente ad identificare esattamente il beneficiario della prestazione di assistenza ai fini dell'addebito successivo di quanto dovuto per la prestazione ricevuta.

3.12.7. Norme per l'esercizio dei servizi aeroportuali e di assistenza a terra

Ciascun operatore si impegna ad osservare tutte le norme ed i regolamenti relativi alla disciplina dell'esercizio che svolgerà nell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo e ad attenersi a tutte le disposizioni emanate da parte di ENAC, delle competenti Autorità e della SAGA.

Cessione dei servizi

Salvo diverso regime, espressamente autorizzato dall'ENAC, e fatto assoluto divieto di affidare a terzi i servizi per i quali il Prestatore ha ottenuto dall'ENAC la certificazione d'idoneità.

Corrispettivi per servizi di assistenza a terra

I corrispettivi per i servizi di assistenza a terra sono determinati direttamente tra il Vettore e il Prestatore nella sua qualità di fornitore di servizi di assistenza a terra (ground handling).

Il Vettore è tenuto al pagamento dei servizi secondo le modalità concordate, inoltre dovrà assicurare che gli accordi in essere prevedano corrispettivi e modalità di erogazione degli stessi idonei a garantire i livelli di qualità e di sicurezza previsti sullo scalo.

3.13. ACQUISIZIONE DATI RELATIVI A INCIDENTI, DANNEGGIAMENTI E UTILIZZO IMPROPRIO DEI BENI

Ogni Operatore ha l'obbligo di segnalare immediatamente a SAGA tutti gli incidenti, inconvenienti, situazioni di rischio, danneggiamenti e infortuni nonché tutti gli altri eventi dannosi che si stiano verificando o si siano verificati all'interno del sedime aeroportuale.

Ogni Operatore s'impegna altresì a indennizzare SAGA per i costi sostenuti a seguito di danneggiamenti da lui direttamente causati su infrastrutture, impianti e mezzi.

Le segnalazioni devono essere indirizzate immediatamente all'ADM o RIT in turno SAGA per l'adozione dei provvedimenti necessari.

Qualsiasi danneggiamento o utilizzo improprio di beni, infrastrutture, impianti, attrezzature, tale da comportare costi di ripristino delle normali condizioni d'uso sarà addebitato al Prestatore/Autoprodotto/Vettore/ Sub-concessionario o, comunque, all'ultimo utilizzatore.

Detto provvedimento si applica a fronte degli obblighi da parte degli operatori di utilizzare le infrastrutture in modo corretto, segnalare eventuali danneggiamenti e verificare la funzionalità prima dell'inizio delle attività.

3.14. MODALITÀ DI GESTIONE DEGLI ADDEBITI E DEL CREDITO

Tutti gli Operatori sono tenuti al pagamento dei corrispettivi per beni, infrastrutture, utenze e servizi messi a disposizione o resi dal Gestore.

Allo stato attuale esistono alcuni sub-concessionari che fruiscono delle utenze, in particolare per la fornitura di energia elettrica e acqua, intestate e di proprietà della SAGA. Pertanto, al fine di addebitare i consumi di pertinenza a terzi utilizzatori il Gestore procede ad un controllo e lettura mensile dei contatori dell'energia elettrica e acqua o, in alternativa, ad una ripartizione dei costi generali sostenuti.

Il pagamento dovrà avvenire secondo le modalità e i termini previsti dai contratti e dagli accordi sottoscritti tra le parti e comunque, anche in assenza di specifico contratto o accordo scritto, entro e non oltre la data di scadenza riportata sulle fatture emesse dalla SAGA.

Qualsiasi contestazione relativa alla fatturazione dovrà essere formulata per iscritto, completa di motivazioni ed importi e trasmessa al Gestore entro e non oltre 60 dalla data di emissione della fattura.

Il Gestore sarà tenuto a fornire risposta a dette contestazioni entro 60 giorni dalla loro ricezione. Qualora le verifiche, in ragione della loro complessità, comportino tempi più lunghi e/o la necessità di un'analisi congiunta tra le parti, il Gestore ne darà comunicazione all'Operatore entro i termini indicati provvedendo contestualmente a fornire i nuovi tempi per la risposta o a indire un incontro con l'Operatore stesso.

Nel caso in cui vengano riconosciute valide (interamente o in parte) le contestazioni formulate dall'Operatore, la relativa nota di credito sarà emessa dal Gestore entro 30 giorni dalla risposta.

Diritti e tasse aeroportuali, oneri di sicurezza, ed altri beni e/o servizi strettamente correlati con le operazioni di volo

Per quanto attiene in particolare gli importi relativi a diritti aeroportuali, tasse aeroportuali, oneri di sicurezza, infrastrutture centralizzate ed altri beni e/o servizi strettamente correlati con le operazioni di volo dovuti dai Vettori a SAGA, si applicano le seguenti disposizioni specifiche.

Ogni Vettore, in assenza di specifico accordo col Gestore, è tenuto al pagamento di diritti e tasse aeroportuali (come stabilito dall' art. 802 del Codice della Navigazione e dall'art.15 del DPR 1085/82) nonché dei corrispettivi previsti dal Gestore per i servizi e le infrastrutture utilizzati dal Vettore o dall'aeromobile, prima della partenza dell'aeromobile stesso.

Il pagamento anticipato del volo dovrà essere effettuato, prima della partenza, all'addetto SAGA dell' Ufficio Operativo. Sarà onere e cura del Vettore stesso provvedere che la persona preposta al pagamento si rechi presso detta postazione ed effettui il pagamento di quanto dovuto.

Al fine di agevolare l'operatività dello scalo e semplificare le operazioni complessive di predisposizione alla partenza degli aeromobili, il Vettore ed il Gestore potranno concordare specifiche modalità di gestione del pagamento anticipato che garantiscano comunque l'effettivo adempimento all'obbligo di pagamento prima del decollo per singolo volo o gruppi di voli.

Il pagamento posticipato potrà essere accordato esclusivamente a Vettori che abbiano raggiunto specifici accordi in tal senso con il Gestore.

3.14.1. Corrispettivi per servizi di assistenza a terra

I corrispettivi per i servizi di assistenza a terra, ove non prestati da SAGA, sono determinati direttamente tra il Vettore/Operatore ed i suoi fornitori. SAGA è pertanto estranea a qualsiasi contenzioso e/o richiesta che dovesse sorgere tra le suddette parti contraenti in relazione all'addebito, all'erogazione ed al pagamento di tali servizi.

Per i corrispettivi (i.e. tariffe) dei servizi di assistenza a terra prestati da SAGA, si rimanda al tariffario SAGA pubblicato sul sito web dell'Aeroporto www.abruzzoairport.com (Mod.012/013), fatti salvi adeguamenti, aggiornamenti e/o accordi contrattuali specifici.

3.14.2. Infrastrutture centralizzate, beni di uso esclusivo, commerciale e di uso comune

Tutti i soggetti aeroportuali nello svolgimento della propria attività che prevede l'utilizzo di beni, devono attenersi alle disposizioni emanate dall'ENAC, dall'Agenzia delle Dogane, dalla Pubblica Sicurezza e dalle altre Autorità competenti, nonché dalla stessa SAGA. L'operatore deve inoltre assicurare l'esercizio delle attività in conformità delle normative vigenti.

Ai sensi del Decreto Lgs. n. 18/1999 relativo alla liberalizzazione dell'handling si definiscono o regolamentano i seguenti beni:

Beni per infrastrutture centralizzate.

Si intendono gli impianti di assistenza a terra, che per complessità, costo ed impianto ambientale siano ritenuti non duplicabili, non suscettibili di funzionamento e la cui gestione deve essere riservata da ENAC o ad un unico soggetto (il Gestore) che provvede, sulla base di criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori, a regolamentarne, coordinarne e garantirne l'utilizzazione da parte dei vari soggetti aeroportuali in termini di sicurezza ed efficienza operativa.

Beni di uso esclusivo.

Si intendono i locali, i beni strumentali per l'assistenza a terra e le aree aeroportuali ad utilizzo frazionabile, assegnati dal Gestore in uso esclusivo agli Operatori.

Beni di uso comune.

Si intendono i beni e le aree non frazionabili, il cui utilizzo da parte di più soggetti aeroportuali deve essere gestito e coordinato dal Gestore. I restanti beni, che non rientrano nei beni sopra elencati, in quanto non inclusi nel Decreto 18/1999, sono utilizzati dai soggetti aeroportuali ed assegnati in base a criteri commerciali.

Aree di uso comune.

Si intendono le aree del Terminal e del locale merci utilizzate da tutti i soggetti aeroportuali (es. corridoi, bagni, scale, ascensori e locali di accesso).

Beni di uso commerciale.

Si intendono i beni e le aree aeroportuali utilizzate per le attività commerciali ed assegnati in sub-concessione ai soggetti aeroportuali secondo criteri commerciali, in base alla disponibilità aeroportuale.

3.14.3. Uso delle infrastrutture, beni e impianti

Tutti gli Enti/Operatori Aeroportuali dovranno utilizzare le infrastrutture e i beni di cui al presente Regolamento nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, delle ordinanze e dei Regolamenti emanati da parte della locale DA e di ogni altra Autorità competente nonché nel Manuale di Aeroporto e di tutte le procedure ivi contenute proposte da SAGA ed approvate da ENAC. Pertanto, ciascun Ente/operatore sarà tenuto all'osservanza del presente Regolamento, sia per le attività svolte direttamente che per le attività svolte da terzi per proprio conto.

Prima di utilizzare impianti centralizzati o beni di uso esclusivo e comune (nastri riconsegna bagagli, banchi check-in, ecc.), l'Operatore dovrà accertarsi che gli stessi siano in perfette condizioni di efficienza e controllare i dispositivi di sicurezza e degli organi di comando.

Nel caso fossero riscontrati malfunzionamenti o anomalie si dovrà darne immediata comunicazione all'area infrastrutture SAGA e all'ADM.

Le attrezzature e gli impianti comuni agli operatori devono essere utilizzati secondo le istruzioni e regole d'uso predisposte da SAGA.

3.14.4. Infrastrutture centralizzate

INFRASTRUTTURE	DESCRIZIONE	IMPIANTI ED ATTREZZATURE	SERVIZI
Sistema di smistamento – controllo e riconsegna bagagli.	Sistema di smistamento bagagli in partenza e controllo radiogeno degli stessi e nastri riconsegna bagagli in arrivo.	Nastri smistamento bagagli. Apparecchiature RX. Sistema riconsegna bagagli (nastri e caroselli).	Gestione impianti smistamento, controllo e riconsegna bagagli.
Informativa al Pubblico.	Sistemi di informativa al pubblico.	Monitors di informazione al pubblico. Monitor gates di imbarco. Monitor nastro riconsegna bags. Annunci sonori. Impianto microfonico.	Gestione sistemi informazione.
Sistema informatico di scalo.	Sistemi informatici di scalo.	Cablaggio di rete aziendale.	Gestione e supervisione impianti e fornitura.
Impianto di depurazione acque reflue.	Impianto svuotamento e trattamento liquami di bordo.	Bottino di bordo.	Smaltimento.

Tabella 2 - Infrastrutture centralizzate

Modalità di utilizzo infrastrutture centralizzate:

Le istruzioni o le regole specifiche, anche temporanee, riguardanti l'utilizzo di particolari impianti, attrezzature o infrastrutture, anche non contenute nel presente Regolamento, potranno essere esposte dal Gestore in maniera visibile presso le stesse in qualsiasi momento, in caso di urgenza. Il personale addetto alle operazioni sarà tenuto a prenderne conoscenza e ad attenersi alle istruzioni stesse.

La SAGA si riserva la facoltà, per motivi di sicurezza o per consentire il regolare svolgimento dell'attività aeroportuale, di disporre la rimozione in qualsiasi momento di mezzi, carrelli, contenitori e quant'altro ingombri le aree comuni comunque si trovi al di fuori degli spazi consentiti; qualora un Operatore non ottemperi alla rimozione e debba adempiervi direttamente il Gestore, saranno addebitati al soggetto inadempiente i costi sostenuti ed eventuali successivi danni.

Il soggetto aeroportuale non ha facoltà di concedere a terzi gli spazi e le infrastrutture assegnategli, né di svolgervi attività diverse da quelle previste, né di compiervi modifiche di alcun tipo senza esplicita autorizzazione da parte del Gestore.

3.14.5. Beni di uso esclusivo

INFRASTRUTTURE	DESCRIZIONE	IMPIANTI ED ATTREZZATURE	SERVIZI
Check-in.	Banchi destinati alla attività di accettazione.	Banchi accettazione in configurazione standard che comprende stampanti per etichette bagagli e carte di imbarco.	Assegnazione e gestione banchi accettazione.
Gates di imbarco.	Uscite di imbarco passeggeri verso gli aeromobili.	Postazione gates, gate readers, stampanti tags bagagli e carte d'imbarco, impianti microfonici.	Assegnazione e gestione gates di imbarco.
Aree di sosta mezzi di rampa.	Aree lato aria destinate alla sosta dei mezzi di rampa.	Aree di parcheggio, postazioni di ricarica per mezzi elettrici.	Gestione ed Assegnazione degli spazi.
Uffici e locali operativi.	Uffici, locali ed aree operative destinati ad attività di handling.	Postazioni di lavoro, scrivanie, computers ed attrezzature di ufficio.	Gestione ed allestimenti uffici ed aree.

Tabella 3 - Beni di uso esclusivo
3.14.6. Beni di uso commerciale

Per i beni di uso commerciale si intendono i beni e le aree aeroportuali utilizzate per le attività commerciali e assegnati in sub-concessione ai soggetti aeroportuali secondo criteri commerciali, in base alla disponibilità aeroportuale.

INFRASTRUTTURE	DESCRIZIONE	IMPIANTI ED ATTREZZATURE	SERVIZI
Aree commerciali.	Locali ed aree destinati a conferenze ed attività commerciali.	Negozi, impianti pubblicitari, spazi espositivi, impianti sale conferenze, aree di sosta autovetture.	Gestione ed allestimento locali.

Tabella 4 – Beni di uso commerciale

I beni di uso esclusivo e di uso commerciale sono oggetto di appositi contratti di subconcessione comunicati o autorizzati da ENAC DA e definiscono, fra l'altro, le modalità di utilizzo dei beni, i requisiti assicurativi, i casi di revoca e/o decadenza della sub-concessione e la durata della stessa.

La sub-concessionaria dovrà utilizzare le infrastrutture aeroportuali nel pieno rispetto di tutte le prescrizioni, vigenti e future, a carattere generale, emanate dal gestore per il loro corretto utilizzo e secondo le disposizioni emanate da ENAC DA e da ogni altra Autorità competente, tese alla tutela della sicurezza e della operatività dello scalo.

La SAGA valuterà la disponibilità degli spazi nelle infrastrutture esistenti e considererà l'opportunità commerciale ed operativa di accogliere le richieste ricevute. L'elemento di base per ogni valutazione è l'orientamento aziendale all'ampliamento della gamma di servizi e prodotti a disposizione dei passeggeri ed utenti e la redditività dell'iniziativa.

La SAGA procede all'affidamento degli spazi commerciali selezionando i sub-concessionari nel rispetto dei principi di massima trasparenza, favorendo la più ampia concorrenza tra gli operatori e la maggior apertura possibile al mercato.

Le sub-concessioni saranno oggetto di comunicazione o di autorizzazione della DA.

Per le sub-concessioni per attività aeronautiche (aviation) è necessaria la preventiva autorizzazione da parte di ENAC-DA. Per quelle per attività non aeronautiche (non aviation) è sufficiente una comunicazione, da parte del Gestore, alla DA. Sia per le suddette autorizzazioni che per le comunicazioni si seguono le indicazioni stabilite nella Circolare ENAC EAL-24.

Resta inteso che la SAGA non consentirà l'utilizzo dei beni in caso di mancato perfezionamento degli accordi contrattuali; in ogni caso la SAGA inoltrerà la segnalazione del mancato perfezionamento del contratto alla DA.

Spazi commerciali

La selezione del sub-concessionario per l'assegnazione degli spazi commerciali viene effettuata mediante la pubblicazione, di un avviso sul sito aeroportuale www.abruzzoairport.com.

L'avviso inviterà alla formulazione di una manifestazione d'interesse per l'apertura di uno spazio commerciale.

Qualora pervenissero proposte per categorie merceologiche di interesse per la SAGA, questa dovrà avviare una procedura negoziata. In particolare, se perverranno più manifestazioni di interesse per la medesima categoria merceologica, le imprese saranno messe in concorso tra loro al fine di individuare l'offerta più conveniente. Allo scopo sarà redatto apposito disciplinare recante le voci di punteggio e le modalità di presentazione dell'offerta.

Spazi espositivi

La SAGA procede all'affidamento degli spazi espositivi individuati all'interno dell'aerostazione in funzione delle disponibilità e nel rispetto dei principi di massima trasparenza, applicando condizioni economiche parametrizzate alla durata, alla estensione delle superfici, all'ubicazione degli spazi (maggiore o minore visibilità rispetto al flusso dei passeggeri) ed alla stagione interessata.

Negli spazi espositivi è vietata la vendita di qualsiasi prodotto o servizio, ove non esplicitamente autorizzata.

Il personale del sub-concessionario che sarà addetto alla promozione dei prodotti, dei servizi, o dei territori oggetto dell'esposizione, potrà operare, solo se munito delle necessarie autorizzazioni da parte della SAGA, esclusivamente all'interno degli spazi sub-concessi e, comunque, senza recare alcun disturbo ai passeggeri.

Spazi pubblicitari

La SAGA gestisce direttamente gli spazi pubblicitari ubicati nell'ambito del sedime aeroportuale, avvalendosi, eventualmente, della collaborazione di agenti e consulenti.

La SAGA procede all'affidamento degli spazi in funzione della disponibilità e nel rispetto dei principi di massima trasparenza, applicando condizioni economiche parametrizzate alla durata, all'estensione delle superfici, all'ubicazione (maggiore o minore visibilità rispetto al flusso dei passeggeri) degli spazi ed al periodo interessato (alta stagione: maggio - ottobre; bassa stagione: novembre - aprile).

3.14.7. Revoca/decadenza della sub-concessione

La SAGA potrà procedere alla revoca o dichiarare di decadenza della sub-concessione per i seguenti motivi:

- inosservanza da parte dell'affidataria degli obblighi stabiliti dall'atto di sub-concessione;
- necessità da parte del gestore di entrare in possesso dei beni sub-concessi a fronte di lavori di ristrutturazione o ampliamento o motivi di altro genere; in questo caso la SAGA fornirà una sistemazione sostitutiva, nel caso di disponibilità di altri locali;
- gravi violazioni alle norme di sicurezza e tutela ambientale;

- inosservanza ripetuta dei richiami ufficiali fatti da ENAC, per documentata negligenza o gravi e ripetuti disservizi provocati o per inosservanza delle vigenti leggi in materia, delle ordinanze aeroportuali o del presente regolamento;
- venir meno del requisito di idoneità rilasciato da ENAC all'espletamento del servizio, ove necessario;
- cessazione, per qualsiasi causa, delle prestazioni in favore del Vettore servito, ove presenti;
- in tutti gli altri casi previsti dalle vigenti disposizioni di legge;
- tutte le cause previste dal contratto di sub-concessione.

La revoca o la decadenza della sub-concessione dovrà essere comunicata da parte di SAGA all'affidataria, mediante lettera raccomandata A/R contenente il motivo o i motivi della stessa; la revoca o la decadenza non darà diritto ad alcun indennizzo in favore dell'affidataria. Si rende inoltre necessaria la comunicazione di tale revoca o decadenza all'ENAC-DA.

3.14.8. Revoca o riconsegna dei beni

Al termine del rapporto, quale che sia la causa, l'affidataria dovrà provvedere a riconsegnare gli impianti e le infrastrutture liberi di cose o persone.

Qualora un Vettore decida per l'Auto-produzione o di rivolgersi ad altro prestatore, la SAGA provvederà a riperimetrare gli spazi sulla base dei vettori assistiti per ogni Handler.

All'Handler cedente, che ha svolto fino a quel momento il servizio, potrà essere richiesto da SAGA di rimettere a disposizione i beni utilizzati per l'espletamento del servizio cessato, anche nel caso in cui risultassero disponibili altri spazi.

3.14.9. Beni di uso comune

INFRASTRUTTURE	SERVIZI
Strade perimetrali e interne.	Manutenzione e gestione.
Piazzali di sosta aeromobili.	Manutenzione e gestione.
Sistemi luminosi di piazzali di sosta e torri faro.	Manutenzione e gestione.
Segnaletica orizzontale e verticale.	Manutenzione e gestione.

Al fine di garantire la pulizia delle aree in oggetto, è vietato abbandonare nelle stesse, anche temporaneamente, rifiuti di qualsiasi genere; il personale SAGA rileverà il mancato rispetto della presente disposizione e riferirà direttamente alla DA per i provvedimenti che il caso richiede.

Eventuali danni arrecati alle strutture, per uso imprudente o negligente delle stesse, saranno addebitati all'operatore (sub-concessionario) previa opportuna documentata segnalazione. Non sarà consentito lo stoccaggio, in aree comuni, di materiali di consumo degli Operatori.

In caso di violazione, la SAGA provvederà a contestare l'infrazione all'Operatore il quale, con la massima sollecitudine, dovrà provvedere al ripristino dell'area. In caso di difetto la SAGA procederà direttamente e addebiterà all'Operatore i relativi costi.

Le vetture e le attrezzature di rampa degli operatori dovranno essere in condizioni di efficienza e di manutenzione tali da non arrecare pericolo per le attività di piazzale.

Gli eventuali mezzi inutilizzati e inutilizzabili dovranno essere tempestivamente rimossi a cura dell'Operatore proprietario. In caso di difetto, SAGA vi provvederà direttamente addebitando all'Operatore il relativo costo.

3.14.10. Aree di uso comune

INFRASTRUTTURE	SERVIZI
Aree comuni	Aree aerostazione

Le aree devono essere particolarmente curate per quanto riguarda la pulizia; è pertanto vietato abbandonare nelle stesse, anche temporaneamente, rifiuti di qualsiasi genere. Il personale SAGA in caso di mancato rispetto della presente disposizione riferirà direttamente alla DA per i provvedimenti che il caso richiede.

Eventuali danni arrecati alle strutture, per uso negligente o imprudente delle stesse, saranno addebitati all'Operatore o sub-concessionario.

Non sarà consentito lo stoccaggio, in aree comuni, di materiali di consumo dei soggetti aeroportuali. In caso di violazione della norma la SAGA provvederà a contestarla al proprietario il quale, nei tempi concessi, dovrà provvedere allo sgombero; in caso di difetto la SAGA vi adempirà direttamente, addebitando all'operatore il relativo costo.

3.15. CHIUSURA AEROPORTO E PENALIZZAZIONE DI AREE AEROPORTUALI

Ferme restando le prerogative dell'ENAC in materia di controllo delle attività operative, comprese le penalizzazioni parziali o totali dello scalo, il Gestore può richiedere alla stessa Direzione (sentita l'ENAV) penalizzazioni di aree interessate da attività di manutenzione o per altre necessità.

Il Gestore, come disposto dall'art. 705 C.d.N. applica in casi di necessità ed urgenza e salva ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal Regolamento di Scalo e dal Manuale di Aeroporto.

Il Gestore informa immediatamente l'ENAC delle comunicazioni inviate all'ENAV in merito alle richieste di penalizzazioni.

Il relativo NOTAM, predisposto dall'Gestore, viene sottoposto alla DA per approvazione ed inviato all'ENAV (CBO Fiumicino) per l'emissione e ad ENAV/UAAV PESCARA per conoscenza. Qualora le penalizzazioni abbiano un immediato impatto operativo le relative informazioni vengono trasmesse direttamente dal Gestore ad ENAV/UAAV PESCARA e contestualmente ad ENAC.

Qualora le modifiche siano previste con largo anticipo, il Gestore richiede ad ENAV un emendamento o supplemento all'AIP inviandone copia ad ENAC. Le informazioni sopra riportate vengono pubblicate in accordo al sistema AIRC, secondo le cadenze temporali specificate nell'apposita AIC emanata annualmente da ENAV.

La riapertura dell'Aeroporto o di aree penalizzate è analogamente predisposta dal Gestore previa autorizzazione dell'ENAC DA. Il Gestore dovrà dare immediata informazione all'ENAV e comunicazione a tutti gli Enti precedentemente informati in merito alla chiusura o alle penalizzazioni parziali.

In caso di chiusura totale o parziale dello scalo, a seguito di disposizioni motivate di ENAC, nessun soggetto potrà avanzare nei confronti di SAGA o di ENAC pretese di indennizzo o risarcimento alcuno per la mancata messa a disposizione degli impianti, infrastrutture, beni e servizi aeroportuali.

In caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale si applica la specifica procedura di cui al Manuale di Aeroporto Sezione 19 – PAO 19 Piano di Emergenza Aeroportuale.

3.16. RICHIAMO OBBLIGHI NORMATIVI GENERALI DI SETTORE

3.16.1. Sicurezza, salute e igiene nei luoghi di lavoro

Ciascun Operatore aeroportuale deve osservare e far osservare tutte le disposizioni legislative vigenti e future con particolare riferimento agli adempimenti previsti dal D. Lgs. 81/08 in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro, dal coordinato D. lgs. n. 106/09 e dal Decreto Ministeriale del 10/03/98 e ss.mm.ii..

Nell'assicurare l'ottemperanza a quest'ultimo Decreto Ministeriale, tutti gli operatori dovranno garantire l'osservanza della "prevenzione incendi e gestione delle emergenze" valutando il livello del rischio di incendio del luogo di lavoro e, se del caso, di singole parti del luogo medesimo, le conseguenti misure di prevenzione e protezione, i piani di emergenza ove previsto, la formazione del personale.

A seguito della stesura dei Piani d'Emergenza (*per i luoghi ubicati nello stesso edificio e ciascun facente capo a titolari diversi il piano deve essere elaborato in collaborazione tra i vari datori di lavoro*) dovranno essere individuati i lavoratori incaricati alla "lotta antincendio e alla gestione delle emergenze" e agli stessi dovrà essere erogata apposita "formazione" (sulla base del programma didattico previsto dall'Allegato IX del citato D.M.) in relazione alla classificazione del "livello di rischio d'incendio" scaturita dalla valutazione di cui sopra; si evidenzia che gli aeroporti sono considerati - dalla normativa vigente - "luoghi di lavoro a rischio elevato".

Al termine della formazione dovrà essere formalizzato l'apposito incarico a secondo del ruolo che ciascun lavoratore è chiamato a ricoprire.

Ciascun datore di lavoro deve osservare tutte le disposizioni legislative vigenti in tema di sicurezza ed igiene sul lavoro, quali, ad esempio, la valutazione dei rischi, l'individuazione delle misure preventive e protettive, l'individuazione e la consegna dei dispositivi di protezione individuale, la formazione, l'informazione e l'addestramento del personale, i programmi di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, ecc..

Nello specifico ciascun datore di lavoro:

- ha l'obbligo e la responsabilità di svolgere le attività di cooperazione e coordinamento per la sicurezza ai sensi dell'art.26 del D. Lgs. n. 81/08, con le imprese appaltatrici e/o che svolgano attività in contemporanea nella medesima area, al fine di eliminare, e/o dove ciò non fosse possibile, di ridurre al minimo i rischi da interferenza elaborando un unico documento di valutazione dei rischi da interferenza (DUVRI);
- ha l'obbligo di fornire a soggetti terzi informazioni sui rischi specifici esistenti nell'ambiente in cui dovranno operare e sulle misure di prevenzione e di emergenza adottate in relazione alla propria attività (accertamento dell'esistenza di un impianto organizzativo di prevenzione, di un'adeguata previsione dei rischi e di mezzi e attrezzature adeguati). Tali informazioni dovranno essere tali ed in quantità sufficiente da permettere alla ditta appaltatrice di valutare i rischi relativi all'ambiente di lavoro e di integrarli con quelli specifici della propria attività in modo da procedere con la predisposizione di idonee misure di prevenzione.
- dovrà effettuare la verifica dell'idoneità tecnico-professionale (vedasi allegato XVII del D. lgs. n. 106/2009) delle proprie imprese appaltatrici, in relazione alle attività che affiderà loro in appalto mediante contratti d'opera o di somministrazione.

In particolare, tale verifica è effettuata dal Gestore acquisendo la seguente documentazione:

- acquisizione del certificato di iscrizione alla camera di commercio, industria e artigianato CCIAA;
- acquisizione dell'autocertificazione dell'impresa appaltatrice o dei lavoratori autonomi del possesso dei requisiti di idoneità tecnico-professionale, ai sensi dell'art. 47 del DPR nr. 445/2000. Su tale punto, oltre alla documentazione in autocertificazione SAGA, in qualità di Gestore Aeroportuale e datore di lavoro, si riserva la facoltà di richiedere produzione in copia non solo degli attestati di avvenuta formazione ma anche della documentazione relativa all'assunzione del personale, all'idoneità alla mansione, alla consegna dei DPI specifici, al DURC e DUVRI (Documento di valutazione dei rischi da interferenze).

Ferme restando le responsabilità dei singoli operatori sopra richiamate, SAGA si riserva la facoltà di richiedere la documentazione di cui ai punti precedenti, nell'esercizio delle proprie funzioni di coordinamento e controllo ed al solo fine di avere evidenza dell'ottemperanza da parte di ciascun Operatore alla normativa vigente ed in particolare a quanto previsto dall'art. 26 del D. Lgs. n. 81/08. Gli Operatori saranno tenuti a fornire a SAGA tutta la documentazione a tal fine richiesta.

Tutti gli operatori impegnati nell'esecuzione di un'opera complessiva (per esempio, a mero titolo esemplificativo e non esaustivo, l'assistenza ad un aeromobile) dovranno coordinare tra di loro gli interventi di prevenzione e protezione dai rischi cui sono esposti i lavoratori informandosi reciprocamente anche al fine di eliminare i rischi dovuti alle interferenze tra i lavori delle diverse imprese.

Secondo quanto disposto dagli artt. 36 e 37 del D. Lgs. n. 81/08, ciascun datore di lavoro dovrà provvedere affinché ciascun lavoratore riceva un'adeguata informazione e formazione in materia di igiene e sicurezza sul lavoro, nonché verificare che anche le proprie imprese appaltatrici effettuino detta attività di informazione/formazione del personale; il Gestore, qualora esplicitamente richiesto, potrà collaborare alla formazione ed informazione del personale per gli argomenti di specifica competenza.

Tutto il personale aeroportuale dovrà indossare, sotto il controllo e la responsabilità del proprio datore di lavoro, i DPI (Dispositivi di Protezione Individuale) previsti a seguito dell'individuazione e valutazione dei rischi identificati per l'area di lavoro e per la mansione svolta.

Ciascun datore di lavoro dovrà assicurare che tutti i propri mezzi, attrezzature ed impianti siano costantemente e correttamente mantenuti secondo un programma di mantenimento preventivo redatto nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente e di quanto previsto dal libretto d'uso e manutenzione, a salvaguardia delle necessarie condizioni di sicurezza.

Ciascun datore di lavoro dovrà assicurare che nella viabilità pedonale e per la circolazione aeroportuale, sia rispettata la segnaletica orizzontale e verticale predisposta, nonché il rispetto dei limiti di velocità, adeguandoli comunque alle condizioni atmosferiche ed ambientali.

E' fatto obbligo agli operatori di rispettare la segnaletica di sicurezza presente presso aree, impianti ed attrezzature e di segnalare l'eventuale danneggiamento, assenza o logoramento all' ADM (o suo sostituto).

Si evidenzia:

L'obbligo, per tutto il personale che opera in area esterna Airside, di indossare "indumenti ad alta visibilità", indipendentemente dalle condizioni meteorologiche e dalle condizioni di luce.

In merito al personale dipendente assunto, ogni Operatore Aeroportuale assume determinati obblighi riconosciuti dalla vigente normativa:

Responsabilità degli Operatori sul trattamento e l'impiego del Personale

L'Operatore si obbliga ad ottemperare a tutte le vigenti norme sul lavoro ivi comprese le disposizioni di legge relative alla retribuzione, agli oneri sociali previdenziali e assicurativi, all'infortunistica, alla normativa di sicurezza e salute dei lavoratori sul luogo di lavoro prevista dalla legislazione vigente ed in particolare dal D.Lgs. n. 81/2008 e successive modifiche ed integrazioni, inerenti al personale addetto alle attività oggetto del presente Regolamento, e terrà comunque indenne SAGA da ogni e qualsiasi responsabilità, richiesta o addebito relativamente al suddetto personale. In particolare:

- osservanza di tutte le disposizioni legislative in materia, comprese quelle relative alla retribuzione, agli oneri sociali previdenziali e assicurativi e all'infortunistica previste dal D.Lgs n. 81/08 e successive modifiche e integrazioni;
- impiego di personale professionalmente qualificato e formato ed in numero adeguato per assicurare una costante efficienza dei servizi prestati sullo scalo di Pescara;
- osservanza della Legge sulla Privacy, D. Lgs. n. 196/2003 e ss.mm.ii., che impone di trattare in forma prevalentemente informatizzata i dati personali e commerciali garantendone la riservatezza;

Conseguentemente, ad ogni obbligo e responsabilità del datore di lavoro, corrispondono comunque obblighi e responsabilità del lavoratore nello svolgimento delle sue funzioni. Infatti, il personale assunto da ogni ente/operatore aeroportuale dovrà rispettare le seguenti disposizioni generali:

- rispettare il divieto di fumo in tutta l'area aeroportuale. Per l'area Airside si applicherà il generale divieto imposto dall'art. 1174 C.d.N comma 2. ai fini della sicurezza; mentre in area Land-Side, in rispetto della Legge nr. 3 del 2003 (art.51) che prevede l'esposizione di cartellonistica conforme, ossia riportante il nome delle persone addette a vigilare sull'osservanza del divieto di fumo ed a segnalare le eventuali infrazioni. Il Gestore SAGA ha individuato come persone addette alla vigilanza su tale divieto la Nominated Person Operazioni, movimentazione e Terminal (NP OMT) e in sua assenza, gli ADM;
- rispettare il divieto di dare ristoro a qualsiasi specie animale in tutta l'area aeroportuale, salvo espressa autorizzazione da parte di SAGA. Esclusi da tale divieto gli animali mantenuti da Enti a fini istituzionali;

- evitare qualsiasi possibile generazione di FOD;
- indossare un abbigliamento (o tesserino di riconoscimento societario) che ne consenta la chiara ed immediata identificazione come parte di una specifica società. Per il personale di SAGA, a cui viene fornita la divisa aziendale è fatto obbligo di indossarla. Così come tutto il personale che opera in Apron (esclusi nei percorsi pedonali) ha l'obbligo di indossare i DPI;
- segnalare immediatamente al Gestore, nella persona dell'ADM in turno o in assenza di questo al personale operativo in turno, la presenza di FOD o sversamento di liquidi nelle aree operative (piazzole di sosta, piazzali, viabilità, ecc.)
- non abbandonare rifiuti e/o materiali di alcun genere nell'ambito del sedime aeroportuale;
- indossare tutti i DPI previsti a seguito dell'individuazione e valutazione dei rischi e consegnati dal proprio datore di lavoro per l'area di lavoro e per la mansione svolta;
- indossare gli indumenti ad alta visibilità, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche e dalle condizioni di luce. Tale obbligo riguarda il personale che opera in area Air-Side;
- rispettare la segnaletica orizzontale e verticale nella circolazione a piedi e con mezzi all'interno delle aree aeroportuali, nonché i limiti di velocità, adeguandoli comunque alle condizioni atmosferiche e ambientali;
- rispettare la segnaletica di sicurezza presente presso aree, impianti, attrezzature e segnalarne l'eventuale danneggiamento, assenza o logoramento all'ADM in turno o in assenza di questo al personale operativo in turno;
- rispettare il vincolo della riservatezza su tutte quelle informazioni e dati sensibili di cui si abbia conoscenza in ragione e nell'esercizio delle proprie funzioni.

Alle disposizioni di carattere generale fanno seguito, alla stregua dell'art. 20, D. Lgs. n. 81/08, disposizioni relative a specifici e nuovi obblighi riconosciuti in capo ai lavoratori, penalmente sanzionati dal decreto:

- obbligo per ogni lavoratore di prendersi cura della propria salute e sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui ricadono gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione, alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro;
- osservare le disposizioni e le istruzioni impartite dal datore di lavoro, dai dirigenti, dai preposti, ai fini della protezione collettiva ed individuale (nello specifico: conoscenza ed osservanza del PEA – “Piano di Emergenza Aeroportuale” (PAO 19 e PAO 19.1 – Sez. 2) compresa la “Procedura per la gestione delle emergenze e per l'evacuazione dei lavoratori in caso di pericolo grave ed immediato” (Piano di Emergenza ed Evacuazione Coordinato – PEEC));
- utilizzare correttamente le attrezzature di lavoro, le sostanze e i preparati pericolosi, i mezzi di trasporto, nonché i dispositivi di sicurezza;
- utilizzare in modo appropriato i dispositivi di protezione messi a disposizione;
- segnalare immediatamente al datore di lavoro, dirigente o al preposto le deficienze dei mezzi e dei dispositivi, comprese le attrezzature antincendio, nonché qualsiasi condizione di pericolo di cui vengano a conoscenza, adoperandosi direttamente, in caso di urgenza, nell'ambito delle proprie competenze e possibilità e fatto salvo l'obbligo di cui al successivo punto, per eliminare o ridurre situazioni di pericolo grave o imminente, dandone notizia al rappresentante dei lavoratori per la sicurezza;
- non rimuovere o modificare senza autorizzazione i dispositivi di sicurezza o di segnalazione o di controllo;
- non compiere di propria iniziativa operazioni o manovre che non sono di loro competenza ovvero che possono compromettere la sicurezza propria o di altri lavoratori;
- partecipare ai programmi di formazione ed addestramento organizzati dal datore di lavoro;
- sottoporsi ai controlli sanitari previsti dal D. Lgs. n. 81/08 o comunque disposti dal medico competente.

Ai lavoratori delle aziende che operano in regime di appalto o subappalto, all'interno dell'area aeroportuale, è richiesto, a norma del comma 3 art.20 D. Lgs. n. 81/08, di esporre apposita tessera di riconoscimento (sul punto si rimanda al Cap. 4 “Permessi aeroportuali e circolazione in area Airside”). L'eventuale inadempienza è punita con sanzione amministrativa.

3.16.2. FOD / versamento liquidi o contaminanti in area movimento

Tutto il personale operante presso le aree di manovra, piazzali e vie di circolazione dovrà evitare, durante lo svolgimento della propria attività, la **produzione di FOD**, ovvero la dispersione o rilascio di qualsiasi materiale anche di piccole dimensioni che possa essere aspirato dai motori aeronautici o trasportato dal vento o sbalzato dal getto degli stessi motori.

In caso di rilascio di FOD l'operatore ha l'obbligo di provvedere all'immediata rimozione; qualora ciò non venisse effettuato dal prestatore o non risultasse possibile, dovrà essere segnalata all'ADM (o RIT) la presenza di FOD per la eventuale penalizzazione dell'area e la immediata rimozione. L'operatore si impegna a indennizzare i costi sostenuti da SAGA a seguito della rimozione di FOD da lui direttamente generati.

È fatto obbligo agli operatori di rispettare la **segnaletica di sicurezza** presente presso aree, impianti ed attrezzature e di segnalarne l'eventuale danneggiamento, assenza o logoramento all'ADM (o RIT).

Ogni Operatore dovrà segnalare immediatamente all'ADM (o RIT) qualsiasi sversamento di liquidi o contaminanti (olio, carburante, ecc.) avvenuto in Area di Movimento o nelle aree/beni di uso comune (viabilità, stalli per mezzi di rampa, ecc.), per consentirne la rimozione con idonee attrezzature e salvaguardare le condizioni di sicurezza e tutela dell'ambiente.

In particolare, in caso di versamento di olio idraulico dei mezzi utilizzati per le operazioni di assistenza agli aeromobili, l'Operatore che rileva l'accaduto dovrà tempestivamente:

- a) effettuare un primo intervento di contenimento dell'olio posizionando i sistemi di assorbimento a sua disposizione;
- b) comunicare l'evento all'ADM o RIT in maniera chiara riportando le seguenti informazioni:
 - tipo di evento e luogo
 - presenza di passeggeri o persone nelle vicinanze dell'evento
 - tipo di carburante
 - consistenza ed estensione dello spandimento o perdita.

Le conseguenti azioni di intervento e per ripristinare l'agibilità dell'area sono disciplinate nel Manuale di Aeroporto alla Parte E *PAO 15 Gestione della Safety sul Piazzale e All.15.1 Procedura Rifornimento Carburante Aeromobili*.

Qualsiasi situazione di danneggiamento o evento pericoloso che interessi gli aeromobili, i mezzi in dotazione, il personale e/o attività operativa in genere dovrà essere segnalato a SAGA dall'operatore e trattato come previsto dalle vigenti disposizioni ENAC.

L'Operatore s'impegna a indennizzare i costi sostenuti da SAGA a seguito di sversamenti da lui direttamente causati.

3.16.3. Gestione delle emergenze, prevenzione incendi e primo soccorso

Tra gli obblighi del datore di lavoro e del dirigente, l'art. 18 D. Lgs n. 81/08 indica i seguenti:

- Organizzare la lotta antincendio e la gestione delle emergenze.
- Tutelare i lavoratori nelle condizioni di lavoro normali e di emergenza.

In materia, la SAGA, in qualità di datore di lavoro, dovrà osservare e vigilare sull'osservanza del D.M. 10/03/98 che disciplina proprio la gestione della sicurezza antincendio indicando "i criteri per la valutazione dei rischi di incendio nel luogo di lavoro e le relative misure di prevenzione e protezione antincendio da adottare, al fine di ridurre l'insorgenza di un incendio e di limitarne le conseguenze qualora esso si verifichi".

Il Decreto Ministeriale 10/03/98 indica le seguenti fasi di gestione ed organizzazione:

- **Analisi nel documento di valutazione dei rischi del livello di rischio incendio** del luogo di lavoro e/o di singole parti del luogo stesso, classificando tale livello in una delle seguenti categorie: livello di rischio elevato, medio o basso. Il livello rilevato e valutato per l'Aeroporto D'Abruzzo è quello a rischio medio;

- **Adozione delle misure preventive**, protettive e precauzionali di esercizio;
- **Redazione di un Piano di Emergenza** nel quale verranno riportate tutte le necessarie misure organizzative e gestionali al fine di pianificare le procedure da attuare in caso di incendio;
- **Designazione degli addetti** al servizio antincendio che, a ragione di tale designazione, saranno incaricati dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione delle emergenze;
- **Formazione degli addetti** al servizio antincendio;
- **Formazione degli addetti** al Primo/Pronto Soccorso.

In merito al Piano di Emergenza ed Evacuazione Coordinato (PEEC), questo dovrà essere portato a conoscenza di tutti i lavoratori, dovrà essere costantemente aggiornato ed indicherà:

- le azioni che i lavoratori devono mettere in atto in caso di incendio;
- le procedure per l'evacuazione del luogo di lavoro che devono essere attuate dai lavoratori e dalle altre persone presenti;
- le disposizioni per chiedere l'intervento dei Vigili del Fuoco e per fornire le necessarie informazioni al loro arrivo;
- specifiche misure per assistere le persone disabili.

Per i contenuti il Decreto specificatamente rimanda all'allegato VIII del Decreto stesso.

La SAGA, Gestore dell'Aeroporto d'Abruzzo, proprio al fine di un coordinamento generale dell'emergenza, ha predisposto all'interno del Manuale di Aeroporto la Sez.19 - *PAO 19 Piano di Emergenza Aeroportuale*, approvato da ENAC con nota ENAC-PROT-13/09/219-0105334-P e comunicato a tutti i soggetti interessati.

Tale Piano risulta essere il coordinamento tra tutti i Piani di emergenza disponibili ed applicabili alle diverse situazioni di emergenza (incidente aereo, incendio, evento meteorologico importante ecc.) dai singoli operatori aeroportuali. Quest'ultimi responsabili delle proprie pertinenze, assicureranno l'attuazione delle specifiche procedure interne di gestione dell'emergenza predisposte a norma del DM 10/03/98.

Ogni Ente/Operatore Aeroportuale, dunque, dovrà:

- redigere delle proprie procedure interne di gestione dell'emergenza che siano però coerenti con quelle predisposte da SAGA;
- effettuare e partecipare attivamente alle esercitazioni antincendio e di evacuazione nei locali da loro gestiti, almeno una volta all'anno, coadiuvandosi, ove possibile, con le altre aziende, società ed enti presenti nella struttura aeroportuale, sotto il coordinamento generale del Gestore;

Spetta, infatti, al Gestore applicare tutte le misure e i dispositivi di carattere generale, previsti dalla normativa in tema di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, necessari a prevenire i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori propri e dei soggetti terzi connessi all'utilizzo di aree, impianti, mezzi e infrastrutture aeroportuali sotto la sua manutenzione, quando non assegnati in uso esclusivo a terzi, ma destinati ad un uso generalizzato da parte dell'utenza e degli altri operatori aeroportuali.

Qualsiasi stato di allarme, emergenza o incidente rilevato in qualsiasi area aeroportuale, come specificato anche nel PEA, dovrà essere tempestivamente notificato ai numeri telefonici indicati all'interno dell'*Allegato 6 Contatti telefonici e nominativi radio del documento Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA) PAO19.1 – Sezione 2*.

La Gestione delle emergenze è disciplinata, poi, anche dalla normativa che all'art.43, D. Lgs. n. 81/08, ricalcando in alcuni punti quanto già disposto dal D.M. 10/03/98 meglio definisce alcuni ulteriori adempimenti del datore di lavoro:

- organizza i necessari rapporti con i servizi pubblici competenti in materia di pronto soccorso. Importante, dunque, sarà prevedere e organizzare per le urgenze le modalità di trasporto e gli ospedali di riferimento, nonché i rapporti con gli organi della protezione civile competenti in tema di salvataggio, lotta antincendio e gestione emergenze;
- designa preventivamente i lavoratori incaricati dell'attuazione delle misure di prevenzione e lotta antincendio ecc., come già in precedenza definito;

- informa tutti i lavoratori che possono essere esposti a pericolo grave e immediato circa le misure predisposte e i comportamenti da adottare;
- programma interventi, prende provvedimenti e dà istruzioni affinché i lavoratori, in caso di pericolo grave e immediato che non può essere evitato, possano cessare la loro attività, o mettersi al sicuro, abbandonando immediatamente il posto di lavoro;
- adotta i provvedimenti necessari affinché qualsiasi lavoratore, in caso di pericolo grave e immediato per la propria sicurezza e quella di altre persone e nell'impossibilità di contattare il competente superiore gerarchico possa prendere misure adeguate per evitare le conseguenze di tale pericolo, tenendo conto delle sue conoscenze e dei mezzi tecnici disponibili;
- garantisce la presenza di mezzi di estinzione idonei alla classe di incendio ed al livello di rischio presenti sul luogo di lavoro, tenendo anche conto delle particolari condizioni in cui possono essere usati.

Per quanto concerne il Primo Soccorso, attualmente il servizio, come da normativa, è assicurato dal 118 all'interno della postazione del Primo Soccorso Aeroportuale (PSA) del Terminal.

L'art. 45 del D. Lgs n. 81/08 indica al riguardo, comunque, obblighi di carattere generale che incombono sul datore di lavoro/responsabile di ente/operatore aeroportuale il quale, sentito il medico competente, deve prendere necessari ed adeguati provvedimenti in materia di primo soccorso ed assistenza medica di emergenza.

In riferimento all'obbligo di cui sopra, le caratteristiche minime delle attrezzature di primo soccorso, i requisiti del personale addetto e sua formazione, sono individuati dal D.M. 388/2003 e dai successivi decreti ministeriali di adeguamento.

Alla stregua di tale decreto, nell'organizzare il primo soccorso, il datore di lavoro/responsabile di ente/operatore aeroportuale dovrà garantire un cassetta di pronto soccorso contenente la dotazione minima dell'allegato I, DM 388/2003 (da integrare sulla base dei rischi presenti nel luogo di lavoro, su indicazione, ove previsto, del medico competente e del sistema di emergenza sanitaria del Servizio Sanitario Nazionale) che sarà custodita in luogo facilmente accessibile ed individuabile con segnaletica appropriata ed, inoltre, dovrà assicurare un tempestivo raccordo tra il sistema di primo soccorso interno ed il sistema di emergenza sanitario. Per quanto non esplicitamente citato si rimanda alle disposizioni del DM 388/2003.

3.16.4. Sicurezza Operativa

Per garantire la sicurezza operativa delle infrastrutture e degli impianti, la SAGA, in qualità di Gestore dell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo, in ottemperanza alla normativa vigente, mette in atto ed assicura tutte le previste Procedure Operative, svolgendo una centrale funzione di controllo e di coordinamento, in osservanza anche a quanto riportato nel Manuale di Aeroporto e grazie al processo di implementazione dell'SMS - Safety Management System in atto sullo scalo di Pescara.

Le attività svolte a tali fini sono:

- gestione dei piazzali (es: Apron 1) per assegnazione delle piazzole di sosta agli aeromobili, assicurando un ordinato movimento degli altri mezzi e del personale. Al termine delle singole operazioni di assistenza lato aria, tutti i veicoli e le attrezzature devono essere ritirati dal piazzale aeromobili e collocati nelle apposite aree di sosta e stoccaggio;
- ispezione e monitoraggio delle infrastrutture di volo ai fini della sicurezza della navigazione aerea;
- rilevazione ed intervento in situazioni ambientali che hanno un diretto impatto sulla sicurezza operativa, quali la presenza di ostacoli, FOD, avifauna;
- assistenza a terzi in operazioni che, per le modalità in cui sono svolte, hanno un diretto impatto sulla sicurezza operativa (traino aeromobili, accensione di motori al minimo in piazzola, ecc.);
- rimozione dei veicoli e delle attrezzature di intralcio ai fini della sicurezza operativa. All'operatore privato inadempiente verranno addebitati i costi sostenuti e gli eventuali danni conseguenti;
- interventi di varia natura in situazioni di emergenza.

In relazione a tutte le operazioni svolte in Apron e secondo quanto disposto dall' art. 705 C.d.N., il Gestore SAGA svolge una generale attività di controllo quotidiana ed in casi di necessità ed urgenza, per assicurare il rispetto del presente Regolamento, potrebbe applicare misure eccezionali di carattere temporaneo quali

l'interruzione della rilevata attività lesiva e/o il negato accesso in Airside.

Tali misure sono sottoposte appena possibile alla valutazione dell'ENAC per ratifica ed eventuali provvedimenti successivi (vedi Capitolo 11- Provvedimenti).

Infine, in merito a riduzioni del livello di servizio ed a interventi sull'area di movimento di qualunque natura, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime di concessione, il Gestore fornisce tempestivamente notizie all'ENAC e si interfaccia con la società ENAV, i vettori e tutti gli enti interessati.

Tutti gli enti/operatori aeroportuali devono fornire alla SAGA, in qualità di Gestore e Concessionario aeroportuale tutte le informazioni e dati per la predisposizione del Piano di Emergenza Aeroportuale ed il suo eventuale aggiornamento.

Sempre ai fini della sicurezza operativa, tutti gli Operatori Aeroportuali/Enti presenti sullo scalo di Pescara sono tenuti all'osservanza delle seguenti disposizioni di carattere generale:

- comunicare in maniera tempestiva qualsiasi stato di emergenza in qualunque area aeroportuale;
- durante lo svolgimento delle proprie attività è assolutamente vietato ingombrare/ostacolare le uscite di emergenza, le vie di fuga, i presidi e gli impianti antincendio, nonché gli accessi ai locali tecnici;
- l'utilizzo delle porte allarmate come uscite di sicurezza può avvenire solo quando queste siano identificate come uscite di emergenza e solo nei casi di evacuazione. Nel caso si renda necessario utilizzare una porta allarmata per motivi diversi è necessaria la preventiva autorizzazione della Polizia di Frontiera;
- in caso di necessario intervento di squadre di pronto intervento esterno (Anas, Protezione civile, ecc.) che devono accedere all'area Air-Side, è obbligatorio allertare il varco carrabile, al fine di agevolare l'ingresso.

3.16.5. Norme generali per la protezione e tutela ambientale

Ciascun Operatore dovrà, nello svolgimento della propria attività, osservare e far osservare le normative, regolamenti e ordinanze vigenti in materia di tutela ambientale; dovrà inoltre collaborare con la SAGA nell'attuazione di soluzioni finalizzate al continuo miglioramento dell'ambiente aeroportuale e degli elementi che lo costituiscono.

Tutti i rifiuti costituiti da prodotti alimentari, per l'approvvigionamento dell'equipaggio e dei passeggeri, ed i loro residui prodotti a bordo di aeromobili provenienti da Paesi extra CE, dovranno essere raccolti e posti in appositi recipienti/contenitori i quali non dovranno essere sbarcati dall'aeromobile.

Ciascun Operatore dovrà assicurare l'immissione nella rete fognaria aeroportuale di acque conformi alle normative vigenti. Prima dell'avvio di qualsiasi attività o in caso di modifiche delle caratteristiche d'immissione dovrà essere richiesto nulla osta a SAGA, in qualità di titolare dell'autorizzazione allo scarico.

La SAGA, al fine del rilascio del nulla osta, potrà richiedere all'Operatore oltre a relazioni tecniche e analisi periodiche anche l'eventuale realizzazione di opportuni impianti di abbattimento.

Infine, per quanto attiene allo svuotamento e al trattamento dei liquami provenienti dalle toilette degli aeromobili, le suddette operazioni dovranno avvenire nell'impianto ubicato in prossimità del depuratore. Nel suddetto impianto è vietato lo scarico di materiali diversi dai liquami di bordo.

3.16.6. Gestione rifiuti

Particolare importanza è rivestita dall'attività di monitoraggio dell'area movimento per evitare il deposito di qualsiasi rifiuto/residuo che possa causare danni agli aeromobili. A tale scopo, sono finalizzate le operazioni quotidiane di controllo (ispezioni ordinarie e straordinarie) e pulizia delle pavimentazioni (intervento spazzatrice) in accordo con le procedure del Manuale di Aeroporto.

La segnalazione al Gestore della presenza di FOD è un obbligo che incombe in capo a tutti gli enti/operatori aeroportuali ai fini di un'attiva partecipazione alla sicurezza nelle operazioni.

Ciascun Ente/Operatore aeroportuale dovrà provvedere alla gestione e smaltimento dei rifiuti derivanti dalle proprie attività, landside / Airside, in accordo alla legislazione vigente in materia, con particolare riferimento al D.Lgs n. 152/2006 e successive modifiche.

Tutti gli enti/operatori aeroportuali sono incoraggiati ad implementare la raccolta differenziata come attività proattiva ai fini della cura e tutela ambientale, rispettando il divieto di abbandono e deposito incontrollato sul suolo e nel suolo e l'immissione in corpi d'acqua superficiali e sotterranei, come disposto dall'art. 192 del D.Lgs. n. 152/2006.

La SAGA, in qualità di Gestore, in coordinamento e collaborazione con tutti gli altri enti ed operatori potrà gestire l'organizzazione, se necessario, di "depositi temporanei", all'interno delle aree concesse, in relazione alla tipologia di rifiuto prodotto, nel rispetto della normativa vigente.

La realizzazione di qualsiasi deposito temporaneo di rifiuti all'interno del sedime aeroportuale è subordinata alla preventiva informazione al Gestore. Inoltre, salvo quanto previsto dalla normativa vigente, il deposito temporaneo dovrà rispettare anche le seguenti condizioni:

- osservanza delle norme che disciplinano l'imballaggio e l'etichettatura dei rifiuti pericolosi;
- divieto di miscela di categorie diverse di rifiuti pericolosi nonché di rifiuti pericolosi con quelli non pericolosi;
- obbligo di utilizzo di idonei contenitori per il deposito dei rifiuti suddetti e ove necessario, vasche di contenimento.

Normalmente, per lo smaltimento dei rifiuti di bordo per voli di provenienza Extra-UE, viene effettuato il ritiro e lo smaltimento da parte di una incaricata ditta esterna. In via eccezionale, previo accordo contrattuale, il Vettore può mantenere a bordo i rifiuti per scaricarli nello scalo di destinazione.

Per i rifiuti di bordo liquidi, bottino di bordo, lo scarico ed il trattamento verrà effettuato con apposito mezzo e riportato in cisterna di deposito posta in zona rimessa-lavaggio mezzi. L'utilizzo del mezzo in parola è riservato al solo personale addetto e nella cisterna di deposito è vietato lo scarico di materiali diversi dai liquami di bordo. Lo smaltimento di quanto contenuto in cisterna viene effettuato a cura della incaricata ditta esterna, secondo quanto disposto da eventuale specifico contratto.

Per quanto concerne i rifiuti liquidi, ogni ente/operatore aeroportuale è responsabile del relativo smaltimento a norme di legge, riferendosi ai punti di raccolta previsti dalle autorità locali.

Inquinamento idrico

Per completare il quadro delle responsabilità è opportuno evidenziare che anche in materia di tutela delle acque dall'inquinamento valgono i principi del D.Lgs. 152/2006, che all'art. 3-ter riafferma l'importanza da parte di tutti gli enti pubblici e privati, persone fisiche e giuridiche, pubbliche e private, di un'adeguata azione informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente.

Dunque, ciascun ente/operatore aeroportuale dovrà assicurare l'immissione nella rete fognaria aeroportuale di acque conformi alle normative vigenti. Inoltre, prima dell'avvio di qualsiasi attività o in caso di modifiche delle caratteristiche di immissione dovrà essere chiesto nulla-osta al Gestore SAGA, in qualità di titolare dell'autorizzazione di scarico. Il Gestore per tale autorizzazione potrà richiedere oltre alle relazioni tecniche e analisi periodiche anche l'eventuale realizzazione di opportuni impianti di abbattimento.

Qualunque immissione nelle reti di scarico idrico aeroportuali di sostanze pericolose, inquinanti (ad es. oli, acidi, solventi, ecc.) o comunque immesse a seguito di operazioni non autorizzate (ad es. lavaggio aeromobili, mezzi e attrezzature se non nelle aree a ciò dedicate, ecc..) può costituire violazione delle norme sugli scarichi idrici e comportare sanzioni penali a norma di legge.

Per quanto non specificatamente trattato, si rimanda a quanto previsto dalla normativa di settore, con particolare riferimento al D.Lgs 152/2006 e successive modifiche.

La SAGA, in qualità di Gestore Aeroportuale garantisce l'approvvigionamento e la distribuzione di acque per uso potabile, igienico-sanitario, antincendio all'interno del sedime aeroportuale.

Inquinamento acustico ed elettromagnetico

Sempre in linea con la primaria esigenza di tutela ambientale e nello specifico in relazione alle problematiche dell'inquinamento acustico, dell'inquinamento elettromagnetico e delle interferenze elettromagnetiche,

il Gestore SAGA, in adempimento a quanto previsto per legge, ha effettuato specifici studi seguiti da relativa valutazione dei rischi, la quale non ha evidenziato particolari rischi per i lavoratori impiegati. In presenza di variazioni ambientali inerenti a tali aspetti, la SAGA provvederà a rilievi e nuove valutazioni di merito.

Inoltre, ai fini della compatibilità elettromagnetica di tutte le emissioni radio con i segnali TLC di interesse aeronautico, ciascun Operatore che voglia installare apparecchiature a radiofrequenza operanti in qualsiasi spettro dovrà richiederne l'autorizzazione alla SAGA. Sarà poi a carico di ciascun ente/operatore, ricevuta l'autorizzazione, l'onore della verifica di compatibilità dandone immediata comunicazione al Gestore.

Il contesto normativo nel quale si sono sviluppate tutte le disposizioni nate ai fini della tutela ambientale propone come criterio cardine quanto riportato dall'art. 311, comma 2°, D. Lgs. n. 152/2006:

“Chiunque realizzando un fatto illecito, o omettendo attività o comportamenti doverosi, con violazione di legge, di regolamento, o di provvedimento amministrativo, con negligenza, imperizia, imprudenza o violazione di norme tecniche, arrechi danno all'ambiente, alterandolo, deteriorandolo o distruggendolo in tutto o in parte, e' obbligato all'effettivo ripristino a sue spese della precedente situazione e, in mancanza, all'adozione di misure di riparazione complementare e compensativa di cui alla direttiva 2004/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, secondo le modalità prescritte dall'Allegato II alla medesima direttiva, da effettuare entro il termine congruo di cui all'articolo 314, comma 2, del presente decreto. Quando l'effettivo ripristino o l'adozione di misure di riparazione complementare o compensativa risultino in tutto o in parte omessi, impossibili o eccessivamente onerosi ai sensi dell'articolo 2058 del codice civile o comunque attuati in modo incompleto o difforme rispetto a quelli prescritti, il danneggiante e' obbligato in via sostitutiva al risarcimento per equivalente patrimoniale nei confronti dello Stato, determinato conformemente al comma 3 del presente articolo, per finanziare gli interventi di cui all'articolo 317, comma 5.”

3.17. ACQUISIZIONE DATI RELATIVI A INCIDENTI, DANNEGGIAMENTI E UTILIZZO IMPROPRIO DEI BENI

Ogni Operatore ha l'obbligo di segnalare immediatamente a SAGA tutti gli incidenti, inconvenienti, situazioni di rischio, danneggiamenti e infortuni nonché tutti gli altri eventi dannosi che si stiano verificando o si siano verificati all'interno del sedime aeroportuale. Ogni Operatore si impegna altresì a indennizzare SAGA per i costi sostenuti a seguito di danneggiamenti da lui direttamente causati su infrastrutture, impianti e mezzi.

Le segnalazioni devono essere indirizzate immediatamente all'ADM o RIT in turno SAGA per l'adozione dei provvedimenti necessari. Qualsiasi danneggiamento o utilizzo improprio di beni, infrastrutture, impianti, attrezzature, tale da comportare costi di ripristino delle normali condizioni d'uso sarà addebitato al Prestatore/Autoprodotto/Vettore/ Sub-concessionario o, comunque, all'ultimo utilizzatore.

Detto provvedimento si applica a fronte degli obblighi da parte degli operatori di utilizzare le infrastrutture in modo corretto, segnalare eventuali danneggiamenti e verificare la funzionalità prima dell'inizio delle attività.

3.18. GESTIONE DELLE EMERGENZE (INCIDENTE AEREO, CONTINGENCY PLAN)

In caso di emergenze aeroportuali, si dovrà ottemperare a quanto previsto dai seguenti documenti facenti parte del Manuale di Aeroporto parte E Sez.19 - *Procedura Operativa Aeroportuale (PAO 19) Piano di Emergenza Aeroportuale*.

- PAO 19 Piano di Emergenza Aeroportuale;
- (PEA) PAO 19.1 – Sezione 2 Piano di Emergenza Aeroportuale (adottato con Ord. ENAC 05/2019);
- Piano di Emergenza ed Evacuazione Coordinato (PEEC);
- Piano Leonardo da Vinci;
- Piano di emergenza per il soccorso ad aeromobile in mare;
- Piani Provinciali di Emergenza CH-PE.

L'eventuale movimentazione di persone e mezzi durante un evento emergenziale sarà coordinata e gestita secondo la seguente Mappa Quadrantale. Quest'ultima dovrà essere parte integrante della dotazione dei mezzi/veicoli circolanti in area movimento.

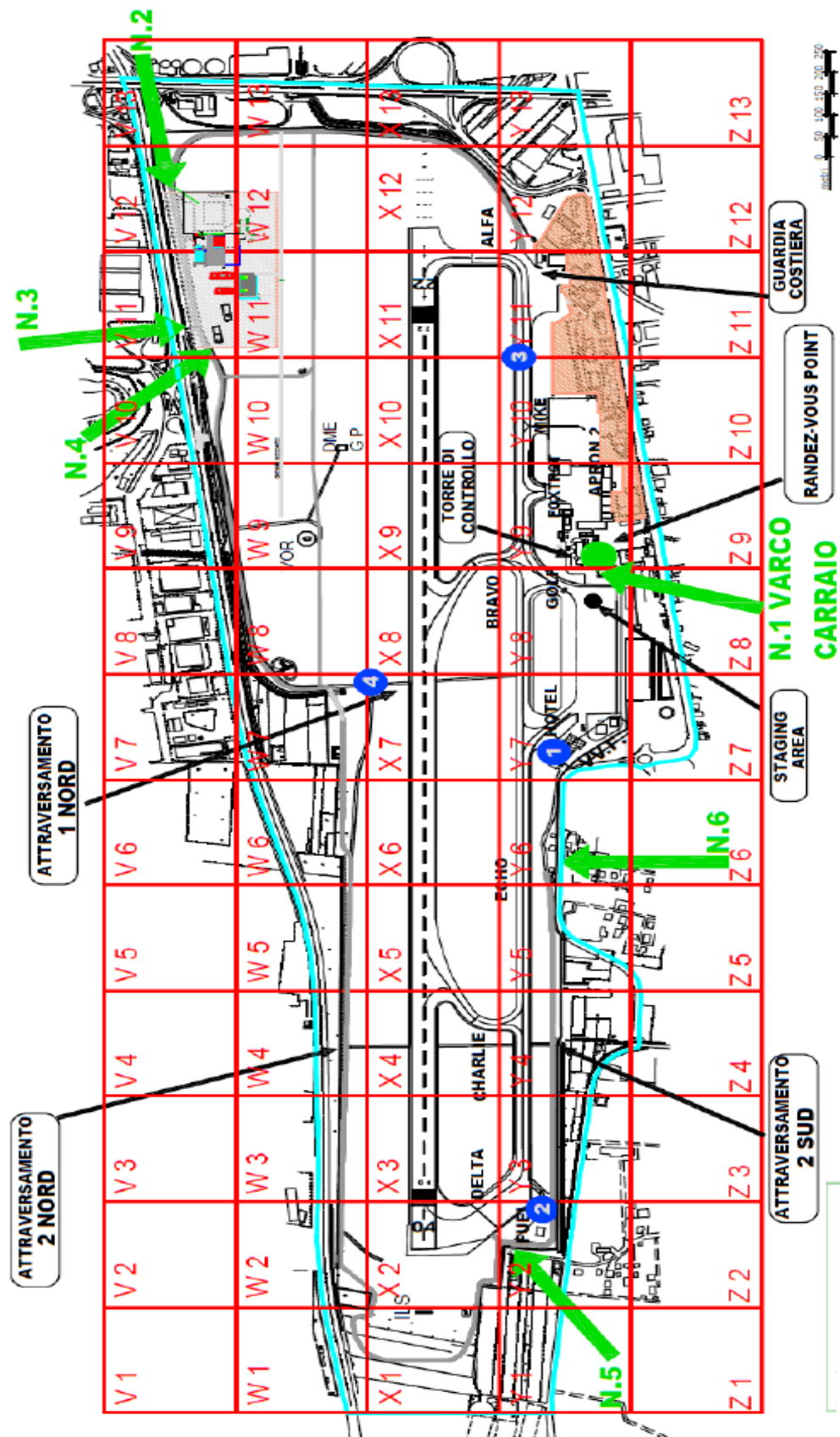


Figura 6 - Mappa quadrantale Aeroporto Internazionale d'Abruzzo

CAPITOLO 4 – ACCESSI ALLE AREE AEROPORTUALI

4.1. PREMESSA

Nella presente sezione vengono descritte le procedure per garantire la vigilanza e i controlli delle aree e delle infrastrutture aeroportuali nonché le modalità organiche di accesso all'area sterile/critica aeroportuale, coincidenti entrambe, nell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo, con l'area Airside.

A tal fine sono individuate e descritte le diverse tipologie di tessere aeroportuali (persone e mezzi), zonizzazioni e categorie di personale abilitato all'accesso con articoli proibiti nonché le modalità di rilascio dei lasciapassare veicoli.

4.2. MODALITÀ DI ACCESSO ALL'AREA STERILE**4.2.1. Modalità di accesso degli operatori aeroportuali**

In ottemperanza al Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, le persone possono accedere alle aree sterili solo se in possesso di un adeguato titolo di accesso valido.

Presso l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo sono previste due tipologie di tesserini:

- tesserino di ingresso in Aeroporto (T.I.A.),
- tesserino di ingresso visitatore con scorta (T.I.V.).

I piloti dell'Aviazione Generale che risultino avere la base o che effettuano frequenti attività su un determinato Aeroporto soggetto alla disciplina del Reg. CE 300/2008, necessitano di tesserino (TIA) d'ingresso valido nel suddetto Aeroporto. Per attività frequente si intende una frequenza abituale superiore a tre accessi nell'arco di trenta giorni.

Le modalità di richiesta e rilascio dei tesserini di ingresso sono reperibili sul sito dell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo www.abruzzoairport.com. Tale procedura è contenuta nell'Ord. ENAC 06/2016 relativa a Norme e procedure per l'accesso nelle aree aeroportuali, all'interno del PSA e anche all'interno del Manuale di Aeroporto PAO 08 - Modalità di accesso in area di movimento e disponibile sul sito www.abruzzoairport.com.

4.3. REQUISITI E TITOLI VALIDI PER L'ACCESSO ALLE AREE STERILI

Durante l'orario di operatività aeroportuale, l'accesso sarà consentito ai seguenti soggetti, muniti di regolare tesserino:

- Enti di Stato;
- Società di Gestione aeroportuale,
- ENAV S.p.A. e delle ditte che svolgono per conto della società stessa, attività manutentiva (e relativi veicoli) con carattere di continuità;
- Vettori;
- Sub-concessionari;
- I prestatori di servizi di assistenza a terra, sia per le categorie certificate ai sensi del D. Lgs. n. 18/99, certificati da ENAC ai sensi della Circolare APT 02B, sia per le categorie non soggette a certificazione (quali vettori in autoproduzione e prestatori di servizi di cui alla cat.1 del citato Decreto);
- Aero Club ed altre società/aziende di base sullo scalo;

È consentito l'accesso inoltre:

- Ai passeggeri in procinto d'intraprendere un viaggio, ovvero in partenza, in possesso di carta d'imbarco o documento equivalente; o nel caso di passeggero di aviazione generale, accompagnato dal pilota o dal personale dell'Handler;
- Agli operatori aeroportuali muniti di regolare T.I.A./T.I.V.(con relativa scorta);
- Agli equipaggi in possesso di licenza di volo o certificato "Crew Member";
- Ai titolari di tessera ENAC con dicitura "Funzioni Ispettive";
- Ai titolari di tessera ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo).

Possono inoltre accedere alle aree sterili dell'Aeroporto, previa approvazione da parte dell'autorità competente:

- Personale appartenente alle Missioni Diplomatiche, alle Organizzazioni Internazionali e a Missioni speciali in Italia munito di passaporto diplomatico valido o carta di identità diplomatica-consolare rilasciata dal Ministero degli Esteri;
- Autorità in adempimento di funzioni inerenti alla loro carica, se scortate da personale degli Enti di Stato presenti in Aeroporto;
- Visite scortate a favore di visitatori che necessitano di acquisire conoscenze e comprensione delle attività aeroportuali per ragioni specifiche, ad esempio a favore di coloro che sono addetti allo sviluppo e alla redazione di normativa aeronautica che devono necessariamente visionare l'ambiente aeroportuale;
- Visite scolastiche, nonché iniziative turistiche e similari organizzate dal gestore.

Al fine di impedire l'accesso non autorizzato alle aree sterili sia i passeggeri che il personale aeroportuale e i membri degli equipaggi devono essere sottoposti ai controlli di sicurezza come previsto dal P.N.S. salvo eccezioni previste dalla normativa vigente. I controlli sono effettuati presso i varchi preposti.

Il personale deve accedere alle aree sterili esclusivamente attraverso i varchi di controllo presidiati dalle Guardie Particolari Giurate - Addetti alla Sicurezza - e sottoporsi ai dovuti controlli/screening di sicurezza.

4.4. VARCHI PER L'ACCESSO IN AREA STERILE/CRITICA AEROPORTUALE ED OPERATIVITÀ

L'accesso in area sterile/critica avviene attraverso i seguenti varchi di sicurezza:

- ❖ varco per l'accesso pedonale ubicato in aerostazione passeggeri (zona partenze) riservato ai passeggeri agli equipaggi ed allo staff. Il varco è dotato di n.2 postazioni di cui una destinata ai passeggeri ed una riservata al crew/staff, che all'occorrenza può essere utilizzata per i passeggeri.
- ❖ varco carraio/pedonale doganale ubicato nella zona est nei pressi della Torre di Controllo. Il varco è dotato di una postazione destinata allo staff, agli operatori e ai fornitori muniti di autorizzazione all'accesso in Air-side.

L'accesso sarà consentito, dopo i controlli di sicurezza, previa verifica della titolarità e della validità dell'autorizzazione.

Chiunque individui anomalie di qualsiasi genere su una porta allarmata dovrà darne immediata comunicazione al personale della SAGA e della Società di Vigilanza, i quali, a loro volta, informeranno la Polizia di Frontiera. La SAGA provvederà all'immediato ripristino della funzionalità della porta, ricorrendo, ove necessario, ad idonee misure temporanee atte a garantire il prescritto livello di sicurezza.

4.5. FURTO, SMARRIMENTO, RESTITUZIONE DI UN TESSERINO DI INGRESSO AEROPORTUALE E/O TESSERINO VISITATORE

In caso di smarrimento e/o furto del tesserino di ingresso alle aree sterili dell'Aeroporto, il titolare ha l'obbligo di denuncia alle Forze dell'Ordine ed alla contestuale comunicazione alla Società SAGA tramite consegna della copia della denuncia.

In tali casi il titolare di tesserino può richiederne il duplicato che riporterà la data di scadenza originaria.

Se per qualsiasi causa decadano i motivi, i presupposti e/o i requisiti che avevano determinato l'emissione del tesserino di ingresso i titolari sono obbligati a restituire il medesimo all'Ente o Società e/o Operatore che aveva inoltrato la richiesta di emissione il quale provvederà successivamente alla riconsegna alla Società SAGA.

Qualora l'Ente o Società e/o Operatore Aeroportuale non riesca ad ottenere in restituzione il tesserino dell'interessato deve darne tempestiva comunicazione alla Società SAGA Spa che provvederà alle necessarie cancellazioni.

4.6. RESPONSABILITÀ ED OBBLIGHI CONNESSI ALL'UTILIZZO DELLE TESSERE

Qualora il titolo di accesso venga utilizzato in maniera difforme dall'uso previsto ed autorizzato, previa contestazione al titolare, il Direttore Aeroportuale può disporre il ritiro del Tesserino aeroportuale. Di tale provvedimento viene data comunicazione all'Ente di Appartenenza.

L'eventuale provvedimento di sospensione o revoca viene notificato alla società SAGA, all'interessato ed all'Ente di Appartenenza del medesimo.

Il titolare del Tesserino è responsabile di tutte le violazioni relative all'illecito o irregolare utilizzo dello stesso, in qualsiasi contesto commesse, anche al di fuori delle aree aeroportuali e/o orari di servizio. In particolare, i titolari di tesserino sono tenuti a:

1. Esporre il tesserino aeroportuale in maniera visibile;
2. Utilizzare il tesserino esclusivamente per motivi e orari di servizio;
3. Non consegnare o cedere a terzi il tesserino, il cui uso è riservato al solo titolare;
4. Ove previsto in fase di rilascio dell'autorizzazione all'accesso, accedere alle aree aeroportuali esclusivamente accompagnati dal Referente Aeroportuale e/o suo delegato espressamente indicato sul modulo d'istanza;
5. In caso di smarrimento e/o furto, sporgere tempestivamente denuncia alle Autorità competenti, informando l'Ufficio Tesseramento SAGA;
6. Restituire sollecitamente all'Ufficio Tesseramento SAGA il documento qualora, ancorché non siano decorsi i termini da scadenza dello stesso, vengano a cessare, per qualsiasi motivo, le esigenze, le condizioni e i requisiti che ne avevano determinata l'emissione.

4.7. LASCIAPASSARE PER VEICOLI

L'accesso all'area sterile è autorizzato esclusivamente ai veicoli che hanno una effettiva necessità operativa connessa all'esercizio del trasporto aereo.

Ogni veicolo munito di targa che accede ed opera nelle aree sterili è dotato di idoneo Lasciapassare veicolare, che può essere di due tipi in base alla necessità di accedere e transitare in area sterile:

- Permanente
- Temporaneo

Il lasciapassare deve essere esposto in maniera ben visibile all'interno del veicolo.

E' fatto obbligo alla Società SAGA, agli Operatori e agli altri Soggetti esibire i documenti del veicolo a ogni richiesta del personale dedicato al controllo.

Cessata l'esigenza di accedere all'air side, ovvero alla sua scadenza, il lasciapassare veicolare deve essere riconsegnato all'Ufficio Pass.

L'Ente di Appartenenza che richiede il Lasciapassare veicolare è responsabile della sua riconsegna.

Le aree alle quali il veicolo è autorizzato ad accedere e circolare sono identificate e contraddistinte come di seguito:

Colore	Area di Accesso
ROSSO	Tutte le Aree
VERDE	Aree sterili esterne: viabilità esterna (ENAV, VVF, Aero Club, ecc.) e viabilità piazzali, esclusa area di manovra.

Il Lasciapassare veicolare temporaneo ha validità di un giorno, mentre quello permanente ha validità massima di cinque anni dalla data di rilascio.

Tutti i veicoli operanti in air side sono assicurati, ad eccezione dei veicoli appartenenti agli Enti di Stato, con massimale minimo di € 10.000.000,00 per la copertura di ogni eventuale danno causato ad aeromobili, mezzi ed infrastrutture aeroportuali nonché, per i veicoli muniti di targa, per la R.C.A..

Il veicolo autorizzato ad accedere in air side deve mantenere l'assicurazione di cui sopra in corso di validità per tutta la durata del Lasciapassare.

I veicoli che operano in Airside devono essere allestiti con le dotazioni previste per l'area alla quale devono accedere, secondo quanto indicato nel Manuale per la guida in Airside, e devono essere condotti solo da personale in possesso della relativa ADP (*Airside Driving Permit*) di idoneo colore.

Nei casi in cui per urgenti esigenze operative debbano accedere veicoli che non siano provvisti delle dotazioni previste dal Manuale sopra indicato ed il personale non sia in possesso della ADP di idoneo colore, l'accesso è consentito solo mediante scorta da parte di altro veicolo allestito con le dotazioni richieste e condotto da personale munito della ADP di idoneo colore.

Le modalità di richiesta e rilascio dei tesserini di ingresso e dei lasciapassare sono reperibili sul sito dell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo www.abruzzoairport.com. Tale procedura è contenuta nell'Ord. ENAC 06/2016 relativa a Norme e procedure per l'accesso nelle aree aeroportuali, all'interno del PSA e anche all'interno del Manuale di Aeroporto PAO 08 - Modalità di accesso in area di movimento e disponibile sul sito www.abruzzoairport.com.

CAPITOLO 5 – CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE

5.1. OPERAZIONI IN AREA DI MOVIMENTO**5.1.1. Operazioni ogni tempo**

Le operazioni di avvicinamento e di atterraggio strumentale di precisione sull'Aeroporto Internazionale sono classificate come CAT I. Tale categoria permette un avvicinamento e un atterraggio con :

- a) altezza di decisione (Decision Height - DH) non inferiore a 60 metri (200ft), e
- b) visibilità generale non inferiore a 800 metri o portata visiva di pista (Runway Visual Range – RVR) non inferiore a 550 metri

Le procedure in bassa visibilità sono disciplinate dalla procedura operativa del Manuale di Aeroporto Parte E Sez. 23 – PAO 23 *Operazioni in bassa visibilità*.

La procedura "Operazioni in bassa visibilità" è distribuita a tutti i soggetti coinvolti ed operanti in Airside.

5.1.2. Procedure per la messa in moto

La movimentazione di aeromobili è regolata nel Manuale di Aeroporto parte E Sezione 14 – PAO14 *Gestione dei Piazzali*.

Tutti gli aeromobili in partenza devono richiedere l'autorizzazione allo start-up sulla frequenza di TWR di controllo, attenendosi alla seguente procedura:

- Aeromobili in self-manoeuvring: devono chiedere l'autorizzazione solo quando **effettivamente pronti** all'accensione dei motori (porte chiuse e operazioni Handling concluse);
- Aeromobili in push-back: devono chiedere l'autorizzazione solo **quando effettivamente pronti**, attrezzature del push-back agganciate e pronte a spingere l'aeromobile.

5.1.3. Interventi in area movimento

Tutti coloro che avendone titolo debbano eseguire lavori sull'Area di Movimento devono formulare apposita richiesta di autorizzazione alla SAGA almeno 7 giorni prima dell'inizio delle attività, salvo lavori che richiedano precise autorizzazioni, pareri, pubblicazioni, approvazioni di progetti ecc. . La SAGA stabilisce le prescrizioni su problematiche di sicurezza operativa riguardanti gli interventi sulle infrastrutture di volo e provvede alla diffusione dell'informativa aeronautica e di tutte quelle segnalazioni e/o accadimenti che abbiano rilevanza per la sicurezza operativa. Qualora la SAGA dovesse eseguire lavori in area di Movimento avrà cura di darne comunicazioni ai soggetti interessati 7 giorni prima dell'inizio delle attività.

Le procedure di riferimento sono contenute nel Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 7 e 13 – PAO 7 "*Gestione delle informazioni aeroportuali*" e PAO 13 "*Lavori aeroportuali*".

5.1.4. Norme generali di circolazione in Airside

La circolazione dei mezzi e persone in Airside è consentita esclusivamente previo possesso dei permessi di accesso previsti dalle procedure di richiesta, ottenimento e rilascio dei Tesserini di ingresso e lasciapassare in Aeroporto.

La conduzione di mezzi, attrezzature e veicoli è consentita previo possesso della specifica abilitazione alla guida prevista ADP - *Airside Driving Permit*.

Tutti i **mezzi circolanti** nelle aree aeroportuali dovranno rispettare i limiti di velocità imposti dal Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside in prossimità degli aeromobili o del transito di passeggeri, salvo indicazione diversa della segnaletica, e la relativa segnaletica orizzontale e verticale, adeguando comunque la velocità alle condizioni atmosferiche ed ambientali.

A tale riguardo si evidenzia inoltre che dovranno essere in ogni caso rispettate le disposizioni di circolazione, il divieto di transitare sotto le ali di qualunque aeromobile ed abbandonare qualsiasi mezzo non sicuramente frenato. È altresì vietato lasciare i mezzi in posizione tale da ostacolare altre operazioni, l'utilizzo delle vie di fuga e dei presidi antincendio, l'accesso ai locali tecnici.

Tutti gli automezzi, mezzi speciali e veicoli in genere, ammessi a circolare sui piazzali sosta aeromobili, devono seguire la viabilità predisposta e dotata di apposita segnaletica e possono essere lasciati in sosta solo negli spazi allo scopo riservati.

È rigorosamente vietato lasciare incustoditi veicoli di ogni tipo sul piazzale in posizione tale da costituire pericolo o intralcio per il movimento e il rullaggio degli aeromobili e/o in prossimità delle uscite dei veicoli d'emergenza e Pronto Soccorso.

È vietato ingombrare le vie di scorrimento con attrezzature o materiali di qualsiasi genere.

I **mezzi non targati**, dovranno essere costantemente e correttamente mantenuti, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente e di quanto previsto dal libretto d'uso e manutenzione a salvaguardia delle necessarie condizioni di sicurezza, efficienza e decoro delle attività aeroportuali. Tutti i mezzi circolanti nel sedime aeroportuale dovranno possedere le coperture assicurative di legge.

Su tutte le aree di Movimento e tutte le aree Airside il diritto di precedenza è riservato nell'ordine:

- agli aeromobili;
- ai mezzi di soccorso durante lo svolgimento delle operazioni;
- ai passeggeri che transitano da/per l'aerostazione;
- ai mezzi di rampa.

È vietata la circolazione di mezzi a motore termico in tutte le aree chiuse, allo scopo di evitare l'accumulo di gas di scarico tossici per gli operatori. È altresì vietato posizionare caricabatteria all'interno di aree chiuse.

I mezzi autorizzati dovranno accedere e sostare solo ed esclusivamente nelle zone di propria pertinenza, per il tempo strettamente necessario per l'adempimento delle esigenze alla base della stessa autorizzazione.

5.1.5. Dotazione dei mezzi

Tutti i mezzi circolanti, in particolare i mezzi circolanti in area Airside, dovranno possedere una copertura assicurativa con un massimale non inferiore a quanto previsto dalle procedure di richiesta, ottenimento e rilascio dei Tesserini di ingresso in Aeroporto e in linea con l'Ordinanza ENAC 06/2016.

Dovranno essere inoltre rispettate le disposizioni in materia di dotazioni di bordo, nonché esibire in maniera chiara ed inequivocabile, il logo identificativo della Società di appartenenza.

I veicoli di servizio, se appartenenti a Enti di Stato dovranno recare ben visibile il logo dell'Amministrazione di appartenenza.

Se appartenenti a Compagnie Aeree, Handler, Enti o Società private, i veicoli dovranno essere dotati dei seguenti dispositivi:

- dispositivo parafiamma se impiegati in attività di rampa in prossimità degli aeromobili,
- logo della società o Ente di appartenenza ben visibile su carrozzeria,
- bandiera a scacchi bianco/rossa su entrambi i lati della carrozzeria,
- luci di segnalazione a bassa intensità di colore gialla,
- colorazione gialla (solo per i mezzi che accedono in area di manovra),
- luci di segnalazione lampeggiante gialla di tipo C (solo per i mezzi che accedono in area di manovra),
- luci di segnalazione di tipo D (solo per i mezzi di sicurezza o di emergenza).

Ulteriori dettagli sulla dotazione dei mezzi sono disponibili all'interno del Manuale di Aeroporto PAO 16 – Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside.

5.2. MOVIMENTAZIONE AA/MM, MEZZI E PERSONE IN AREA DI MANOVRA

5.2.1. Movimento e circolazione mezzi in area di manovra

L'accesso e la circolazione in area di manovra sono consentiti solo alle persone ed agli automezzi in possesso dei requisiti di cui al precedente paragrafo 5.1.4, adibiti a funzioni di controllo e manutenzione delle infrastrutture aeroportuali oltre che alle operazioni di soccorso.

Per la circolazione in **Area di Manovra** è necessario il possesso di *Airside Driving Permit* di tipo "Rossa".

Per la circolazione in **Area di Movimento** (esclusa l'area di manovra) invece è sufficiente il possesso di *Airside Driving Permit* di tipo "Verde".

La circolazione in area di manovra è disciplinata ed è soggetta ad obbligatoria autorizzazione dalla Torre di Controllo.

Per accedere all'area di manovra è obbligatorio il collegamento radio con la Torre di Controllo sulla frequenza UHF 440,600, sulla quale saranno svolte tutte le comunicazioni tra la Torre di Controllo ed il soggetto che accede e circola in area di manovra.

Solo in casi particolari e dietro richiesta motivata alla Torre di Controllo, i mezzi di società terze, non provvisti di apparato radio potranno essere scortati da veicoli che ne siano dotati, purché venga garantita una costante e continua comunicazione tra gli stessi.

Ad ogni soggetto/mezzo che circola in area di manovra, prima che vi acceda, viene assegnato un nominativo radio identificativo secondo lo schema di seguito riportato:

ENTE/SOCIETA'	NOMINATIVO RADIO
ENAC DA PESCARA	DELTA 1
POLARIA	POLIZIA
VIGILI DEL FUOCO CENTRALINO	ROSSO CENTRALINO
VIGILI DEL FUOCO MEZZI	ROSSO1/2/3/4, ecc...
ENAV – TWR	PESCARA TORRE
PRONTO SOCCORSO APT (118)	BIANCO 1/2
SAGA UFF. OPERATIVO	SAGA OPERATIVO
SAGA – NP OMT	POST HOLDER MOVIMENTO
SAGA – NP MNP	POST HOLDER PROGETTAZIONE
SAGA – ADM	SAGA ADM
SAGA – UFF. RAMPA	RAMPA
SAGA – RESP. SECURITY	SECURITY 1
IST. VIGILANZA	SECURITY 2
IECE	LUCE1/2, ecc...
TECNOSKY	TECNOSKY

Tabella 5 - Nominativi Radio

Le comunicazioni radio devono essere brevi e chiare e devono esprimere in maniera comprensibile e sintetica i concetti che si vogliono enunciare. L'operatore prima di iniziare le comunicazioni dovrà accertarsi che non vi siano altre comunicazioni in corso.

Ogni comunicazione va iniziata utilizzando come prime parole il nominativo radio del soggetto che si deve contattare seguito dal proprio nominativo radio (es. l'addetto SAGA che deve condurre un'ispezione in Area di

Manovra inizierà le comunicazioni radio con la Torre di controllo chiamando “Pescara Torre da SAGA”).

Prima di accedere all’Area di Manovra l’operatore deve ottenere la relativa autorizzazione dalla Torre di controllo comunicando sulla frequenza radio secondo adeguata terminologia aeronautica:

- la posizione occupata al momento della richiesta con riferimento alla mappa quadrantale;
- il motivo della richiesta di accesso e circolazione in Area di Manovra;
- il punto esatto dell’Area di Manovra che si intende raggiungere utilizzando come riferimento le precise denominazioni delle Taxiway, delle Runway e punti cardinali di orientamento;
- il tempo previsto di occupazione dell’area;
- il percorso previsto per il raggiungimento dell’area;

Per conferma della corretta ricezione e comprensione è fatto obbligo all’operatore di ripetere alla Torre di controllo le autorizzazioni/istruzioni da questa ricevute. È obbligo dell’operatore rispettare pedissequamente le autorizzazioni/istruzioni ricevute dalla Torre di Controllo.

Prima di abbandonare l’Area di Manovra l’operatore comunica le sue intenzioni alla Torre di Controllo e qualora abbia effettuato interventi manutentivi nella stessa area comunicherà di rilasciare le stesse libere ed in sicurezza.

Una volta abbandonata l’area, l’operatore dovrà confermare alla Torre di Controllo di aver liberato l’Area di Manovra. La Torre di Controllo in caso di avaria radio potrà ricorrere anche all’uso della “ Signalling Lamp” utilizzando il segnale Rosso lampeggiante che indica: “Liberare l’area di manovra ponendo attenzione a possibile traffico aeromobili”.

L’accesso all’area di manovra è consentito esclusivamente dal Piazzale aeromobili.

5.3. MOVIMENTAZIONE AA/MM, MEZZI E PERSONE IN PIAZZALE.

5.3.1. Movimento aa/mm in piazzale.

La procedura di riferimento è quella contenuta all’interno del Manuale di Aeroporto Sezione 14 – PAO 14 *Gestione del Piazzale*.

L’ingresso e l’uscita dall’ Apron 1 avvengono attraverso le taxiway G ed H. Entrambe garantiscono il transito di aeromobili di categoria massima ICAO D.

All’interno del piazzale Apron 1 vi sono due zone per la sosta degli aeromobili (da n°1 a n°10 e da n°20 a n°32) separate da una Apron taxilane avente larghezza pari a 81 m. La segnaletica orizzontale permette quindi il transito in sicurezza di aa/mm fino alla categoria ICAO D.

Il transito di aa/mm di Categoria E è ammesso solo in caso di approvazione formale di ENAC.

L’Apron 2 è costituita da una porzione accessibile dal raccordo Foxtrot e utilizzato per l’accesso agli hangar presenti e al parcheggio aeromobili di aviazione generale, e una porzione accessibile dal raccordo Mike con quattro stalli per aviazione commerciale e aviazione generale. La taxiway M garantisce il transito di aeromobili di categoria massima ICAO D mentre la taxiway F è ad uso esclusivo di aeromobili di categoria C.

L’ENAV assicura l’ordinato movimento degli aeromobili sul piazzale sino al parcheggio assegnato dalla SAGA.

La SAGA assicura l’ordinato movimento di mezzi e persone sul Piazzale aeromobili al fine di non interferire con la movimentazione degli aeromobili.

Il Pilota conduce l’aeromobile nel rispetto delle istruzioni ricevute dalla TWR e della segnaletica di riferimento presente nell’Area di Movimento.

L’ingresso / uscita dalle Piazzole è consentito esclusivamente con la presenza del Marshaller.

L’ingresso alle Piazzole di sosta è effettuato dall’aeromobile percorrendo la Aircraft Stand Taxilane in autonomia e verso la Piazzola abilitata al self manouvering comunicata dalla TWR o seguendo le segnalazioni del marshaller presente sullo stand, in caso quest’ultimo non sia attrezzato per il self-manouvring.

L'uscita dalle Piazzole di sosta sino alla Taxilane è effettuato in modalità "Self Manoeuvring" o con l'ausilio del Push Back.

ENAV prende in carico gli aa/mm in partenza dal momento in cui il pilota ottiene dalla TWR l'autorizzazione al rullaggio.

5.3.2. Denominazione aree di circolazione e prescrizioni

La strada perimetrale costeggia gran parte della recinzione aeroportuale con l'eccezione degli Apron 1, 2 e 3.

La circolazione e viabilità riservata a mezzi ed attrezzature nel Piazzale Aeromobili Apron 1 è articolata da una perimetrale lato terminal che lo percorre per tutta la sua lunghezza ed una veicolare utilizzata per raggiungere la zona degli stand 20-32.

Nell'Apron 2 il transito dei mezzi ed attrezzature avviene attraverso una strada veicolare utilizzata per raggiungere gli hangar presenti e gli Stand 40-43 del piazzale.

L'Apron 3, ad uso esclusivo della Sezione aerea della Capitaneria di Porto, è raggiungibile dalla sola taxiway "E".

La circolazione nel piazzale aeromobili è consentita solo ai veicoli aventi regolare permesso e condotti da personale in possesso dell'abilitazione prevista.

Gli attraversamenti che permettono di collegare la parte Nord con la parte Sud dell'Aeroporto (e viceversa) sono denominati: 1 NORD ed 1 SUD, 2 NORD e 2 SUD. Il loro utilizzo è circoscritto ai soli mezzi di soccorso.

Tutti i veicoli circolanti nel piazzale aeromobili sono tenuti al rispetto delle norme del Codice della Strada, alla osservanza della segnaletica orizzontale e verticale nonché al rispetto del limite di velocità di 30 km/h sulla viabilità ordinaria e 10 km/h in prossimità degli aeromobili o del transito di passeggeri.

5.3.3. Accesso, uscita e circolazione negli Stand

L'Apron 1 dispone di due zone per la sosta aeromobili separate da una Apron taxilane.

La prima zona, a ridosso dell'aerostazione dispone di 7 piazzole (stand) nose-in contraddistinte dai seguenti identificativi: 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10.

Tali piazzole sono adatte al parcheggio di aeromobili della Categoria ICAO C (fino a B737-800 o similari). Gli stessi Stand sono utilizzabili per aeromobili di Categoria D grazie alle zone di sovrapposizione (NPA), previa autorizzazione del Gestore e con utilizzo di apposita procedura.

Alcune di queste piazzole sono dotate di doppia segnaletica (nose-in e self-manoeuvring).

Le piazzole 1, 4 e 6 sono utilizzate per operazioni di self-manoeuvring per aa/mm fino a categoria B (aventi apertura alare massima pari a 24 mt).

La seconda zona è destinata solo ad aeromobili di Categoria A (aventi apertura alare pari a 15 mt e lunghezza tale da essere parcheggiati senza invadere la apron taxiway) ed ancorati a terra per mezzo dei ganci di ancoraggio di cui ogni stand è dotato. Le piazzole sono numerate da 20 a 32 ed il parcheggio viene effettuato da un addetto al marshalling che verificherà che la posizione dell'aeromobile in sosta non interferisca con la apron taxiway e garantisca i franchi di sicurezza con gli aeromobili in sosta nella stessa zona.

La Apron 2 dispone di una zona di 4 piazzole (Stand) nose-in 40,41,42 e 43 dimensionate per le operazioni di aa/mm di categoria fino alla C (apertura alare massima fino a 36mt) per gli Stand 43 e 41 mentre fino alla categoria B per gli stand 40 e 42.

La strada perimetrale è da utilizzarsi nel rispetto della segnaletica esistente e secondo le disposizioni ed ordinanze vigenti in materia di accesso e circolazione nel Piazzale Aeromobili.

La procedura di riferimento del Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 14 – PAO14 Gestione del piazzale e l'Ord. ENAC 15/2012: "Airside Driving Certificate".

5.3.4. Circolazione delle persone su piazzali

L'accesso e la circolazione delle persone nel Piazzale aeromobili è consentito solo previo possesso dei permessi di accesso previsti dal capitolo 4 del presente Regolamento.

I membri di equipaggio di voli provenienti da paesi definiti "sensibili" potranno circolare in piazzale solo se accompagnati dal personale del Prestatore.

5.3.5. Modalità di sbarco ed imbarco passeggeri

Al fine di garantire un'ordinata e sicura movimentazione dei passeggeri nelle operazioni di sbarco ed imbarco, si riporta di seguito la tabella che regola tale attività:

MODALITA'	STANDS (n°)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20-32	40-43
SBARCO	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	I
IMBARCO	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	P/I	I

Tabella 6 - Modalità di Imbarco / Sbarco pax

P = Sbarco / Imbarco effettuato a Piedi,
I = Sbarco / Imbarco effettuato tramite Interpista.

L'assegnazione piazzole di sosta aeromobili, sulla base degli orari schedulati, verrà effettuata compatibilmente alle necessarie separazioni dei flussi dei passeggeri durante le operazioni di sbarco/imbarco e, in particolar modo, in relazione alla natura del volo (Schengen o Extra Schengen). Tuttavia, è compito del prestatore dei servizi di handling garantire la separazione ed evitare la commistione dei flussi di passeggeri in arrivo e partenza, nonché Schengen ed Extra Schengen, mediante l'utilizzo dell'interpista o scorta dei passeggeri da parte di personale di rampa.

I flussi dei passeggeri dovranno essere guidati dal personale dell'Ufficio operativo SAGA o dalla rampa attraverso le vie di circolazione e i percorsi pedonali, in file omogenee ed ordinate, evitando che vadano ad interessare Stand adiacenti o aree di sicurezza. I conduttori dei mezzi circolanti nel Piazzale aeromobili devono prestare la massima attenzione ai passeggeri presenti nel Piazzale, dandogli assoluta precedenza ed evitando di passare in mezzo agli stessi se non previa interruzione delle file coordinata dal personale di rampa appositamente preposto.

5.4. CONFIGURAZIONE ED UTILIZZO DELLE PIAZZOLE DI SOSTA AEROMOBILI

5.4.1. Configurazione degli stand

L'Apron 1 è il piazzale principale dell'Aeroporto di Pescara ed è destinato alla gestione di tutti i voli commerciali.

All'interno del piazzale vi sono due zone per la sosta degli aeromobili separate da una apron taxiway.

Come già precedentemente specificato, la prima zona a ridosso dell'aerostazione dispone di 7 piazzole (stand) nose-in contraddistinte dai seguenti identificativi: 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10. Tali piazzole sono adatte al parcheggio di aeromobili della Categoria ICAO C e, con apposita procedura con utilizzo delle aree di sovrapposizione, fino alla Categoria D. Alcune di queste piazzole sono dotate di doppia segnaletica (nose-in e self-manoeuvring). Nel caso di utilizzo in self-manoeuvring sono denominate come: 1, 4, 6 e sono adatte al parcheggio di aeromobili di categoria B.

La seconda zona è destinata ad aeromobili aventi apertura alare massima pari a 15 m e lunghezza tale da essere parcheggiati senza invadere la Apron Taxilane (Categoria ICAO A), il cui limite è individuato da una linea rossa continua. Le piazzole sono numerate da 20 a 32.

– **Movimentazione in uscita dagli stand in modalità push-back**

L'operazione di Push-back dagli stand in Apron 1 (laddove richiesto) ha termine quando l'aeromobile è allineato sulla Apron Taxiway. Tale operazione, concordata con il Comandante, deve avvenire sempre con la presenza a terra di un wing-marshaller che controlla l'ingombro dell'aeromobile durante gli spostamenti a terra assicurando (con informazioni all'addetto alla guida del trattore) che siano sempre mantenuti franchi minimi di sicurezza (di 7.5 m) tra qualsiasi parte dell'aeromobile trainato e qualsiasi altro ostacolo fisso o mobile.

– **Movimentazione in uscita dallo stand in modalità self- manouvering**

L'operatore addetto al marshalling deve garantire che l'ingresso dell'aeromobile nello stand e la sua uscita avvengano in sicurezza evitando qualsiasi conflitto di traffico e garantendo il mantenimento in ogni momento dei franchi di sicurezza tra aeromobili ed ostacoli fissi o mobili.

Il marshaller istruirà l'aeromobile per l'ingresso allo stand, il posizionamento e il blocco sulla barra di allineamento dello Stand nel rispetto della segnaletica.

L'uscita dallo stand in self-manouvering dovrà essere concordata con il Comandante e dovrà avvenire sotto istruzione di due marshaller, di cui uno posizionato nello stand adiacente, che istruiranno l'aeromobile alla rotazione in senso antiorario di 180° e all'uscita dallo stand.

In condizioni particolari o in caso di bassa visibilità, gli aeromobili sono guidati allo stand o fatti uscire dallo stand da vettura "follow me".

La procedura di riferimento è contenuta nel Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 14 – *PAO14 Gestione del piazzale*.

5.4.2. Modalità di parcheggio aeromobili di "Aviazione Generale"

Gli aeromobili appartenenti alle categorie Aviazione Generale ed Aerotaxi seguono le prescrizioni come da AIP AD 2 LIBP 1-7 (box 20) *Regolamenti del traffico locale*.

Le richieste di parcheggio di aeromobili appartenenti a tali categorie devono pervenire alla SAGA con almeno 24h di anticipo.

La Nominated Persons Operazioni, Movimento & Terminal o l'ADM (Airport Duty Manager) valutano la disponibilità di parcheggio e quindi l'eventuale accettazione della richiesta. In caso di autorizzazione al parcheggio viene assegnato un numero di P.P.R. (Prior Permission Requirement).

5.4.3. Assegnazione ed utilizzo piazzole di sosta aa/mm

L'assegnazione delle piazzole di sosta aeromobili viene effettuata dalla Società di Gestione ai sensi dell'art. 705, comma 2, let. "e" del C.d.N.

La Nominated Persons Operazioni, Movimento & Terminal elabora un programma di assegnazione delle piazzole in funzione della natura, frequenza ed esigenze operative e logistiche dei voli da assistere. Gli aeromobili di base presso l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo hanno un proprio stand predefinito, che però può variare in caso di necessità.

Al momento della pianificazione giornaliera degli stand, viene definita la piazzola in cui sarà parcheggiato ciascun aeromobile. Tale pianificazione viene aggiornata in funzione delle eventuali variazioni operative e comunicata ad ENAV servizio TWR e Vigili del Fuoco via e-mail; eventuali ulteriori aggiornamenti potranno essere comunicati alla TWR anche via telefono/radio su canale registrato.

In tal senso, o in assenza della Nominated Persons Operazioni, Movimento & Terminal, sarà cura dell'ADM in turno predisporre di volta in volta l'assegnazione degli stands, sia per i voli commerciali di linea che per i voli dell'Aviazione Generale.

Gli aeromobili non di base sono tenuti, obbligatoriamente ad inoltrare richiesta formale a SAGA (via e-mail, fax, telex) con almeno 24 ore di preavviso, ottenendo numero di autorizzazione rilasciato da ADM.

Gli aeromobili non di base e quelli che non hanno ottenuto il numero di autorizzazione saranno parcheggiati presso gli stand disponibili esclusivamente per il tempo di imbarco/sbarco passeggeri ed eventuale rifornimento.

Alla piazzola assegnata possono accedere ed operare esclusivamente personale e mezzi delle Società che forniscono i servizi al Vettore stesso.

Il Prestatore/Autoprodotto prima dell'ingresso dell'aeromobile nello stand deve verificare ed accertare che l'ASA (Aircraft Safety Area) di pertinenza e l'accesso agli estintori siano completamente sgombri da automezzi e materiali di qualsiasi genere.

È responsabilità del Prestatore/Autoprodotto verificare, in tempo utile prima dell'arrivo e della partenza dell'aeromobile, la pulizia dello stand da utilizzare. È dovere di ogni addetto di rampa (agenti di rampa, operatori di rampa, addetti carico e scarico bagagli ecc.) verificare sempre che durante le operazioni non venga rilasciato FOD nello stand e, nel caso sia presente, venga rimosso e riposto negli appositi contenitori.

Al termine dell'utilizzo, ciascun Prestatore/Autoprodotto dovrà lasciare la piazzola, comprese le aree contigue, completamente sgombra da materiali, carrelli e automezzi di qualsiasi genere, e in condizioni tali da poter essere immediatamente utilizzata per il volo successivo. Quanto sopra a tutela della sicurezza delle persone, dell'integrità di aeromobili e automezzi, e del regolare funzionamento dello Scalo.

La SAGA effettuerà ispezioni per verificare il rispetto delle regole riguardanti lo sgombero delle piazzole dopo l'utilizzo, ponendo in essere, in caso di inadempienza, i provvedimenti operativi più opportuni, per ragioni di sicurezza e per consentire il regolare svolgimento delle attività aeroportuali.

5.4.4. Tacchi ed attrezzature per aeromobili

Il Prestatore/Autoprodotto deve avere in dotazione i tacchi per aeromobili e le attrezzature in numero adeguato per servire tutti gli aeromobili di competenza, nel rispetto delle normative e disposizioni vigenti, in particolar modo quelle riguardanti la sicurezza sul lavoro.

È vietato lasciare veicoli sul piazzale in posizione da costituire pericolo oppure intralcio per il rullaggio degli aeromobili, o da ostruire la via di fuga ad altri mezzi.

I mezzi sottobordo vanno lasciati spenti, con marcia e freno di stazionamento inseriti e le chiavi inserite nel quadro di accensione. È vietato ingombrare le vie di circolazione e le uscite di emergenza dall'aerostazione al Piazzale con attrezzature e materiali di qualsiasi genere.

5.5. OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO AA/MM

L'Aeroporto è dotato di un sistema di stoccaggio e distribuzione del carburante AVGAS (100LL) e JET A1 costituito da serbatoi situati in prossimità della testata pista 04.

La gestione dell'intero sistema, stoccaggio e rifornimento AVGAS e JET A1, è affidata al sub-concessionario e Prestatore Nautilus Aviation presente in Aeroporto che è tenuto ad eseguire le pratiche ispettive e di controllo in conformità con il proprio Manuale Operativo e in ottemperanza alla procedura di riferimento del Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 22 – PAO22 *Gestione e stoccaggio del carburante e merci pericolose*.

Il Prestatore assicura ai Vettori il regolare e tempestivo servizio di rifornimento di carburanti JET A1 mediante la fornitura diretta dei prodotti con autobotti. Tale fornitura viene erogata nel piazzale di sosta aeromobili.

Le operazioni connesse al rifornimento sono effettuate nel rispetto delle normative vigenti ed in particolare nell'osservanza del Reg.(EU) 139/2014.

Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dal Prestatore sotto la supervisione del Responsabile del rifornimento del Vettore e sono eseguite secondo le indicazioni fornite nel Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 - *PAO 15 Gestione della Safety sul Piazzale*.

Il Responsabile del rifornimento assolve le necessarie attività di coordinamento e sorveglianza per garantire l'osservanza delle procedure di rifornimento e mantenere il contatto con il personale del Prestatore e con il personale eventualmente presente a bordo dell'aeromobile.

La conduzione e la circolazione dei mezzi coinvolti nelle predette operazioni sono sottoposti a quanto previsto nei precedenti capitoli del presente Regolamento.

I rapporti commerciali sono stipulati e gestiti direttamente tra i Vettori e la Compagnia Petrolifera.

Qualsiasi Operatore aeroportuale rilevi sversamenti di carburante durante il rifornimento di un aeromobile, la movimentazione delle autobotti sul piazzale o di qualsiasi automezzo operante nel sedime aeroportuale, dovrà tempestivamente informare ed allertare i seguenti soggetti per l'adozione dei necessari provvedimenti di contenimento dello sversamento, assorbimento del carburante e pulizia delle superfici:

- Distaccamento Vigili del Fuoco: tel. 085 4313322
- Airport Duty Manager SAGA: tel. 085 4324321/322
- TWR ENAV: tel.085 43213231 (solo nel caso in cui la perdita si verifichi nell' area di Manovra).

La comunicazione dovrà contenere scrupolosamente le seguenti informazioni:

- tipo di evento e luogo;
- presenza di passeggeri o persone nelle vicinanze dell'evento;
- tipo di carburante;
- consistenza ed estensione dello spandimento o perdita.

Le conseguenti azioni di intervento per ripristinare l'agibilità dell'area sono disciplinate nella procedura del Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 - *PAO 15 Gestione della Safety sul Piazzale*.

5.6. DISPOSIZIONI DI GESTIONE DEL RUMORE

5.6.1. Prove motori aeronautici

Per prova motori si intende la prova di funzionamento di motopropulsori in condizioni statiche rispetto all'ambiente, ai fini di ottenere elementi atti a prevederne il comportamento in impiego o altri parametri tecnici e non finalizzata all'immediata partenza dell'aeromobile.

L'effettuazione di prove motori è consentita esclusivamente nelle specifiche aree identificate dal Gestore Aeroportuale (sulla TWY ECHO tra il raccordo HOTEL e il raccordo CHARLIE, in prossimità di quest'ultimo e con lo scarico dei motori rivolto verso la testata di pista 22) previo coordinamento ed autorizzazione dell'ADM.

Durante l'effettuazione delle prove è vietato l'accesso in Airside di personale sprovvisto dei dispositivi di protezione acustica individuali.

Lo svolgimento di prove di funzionamento di motori aeronautici è consentita previa richiesta del Vettore o suo rappresentante all'Airport Duty Manager SAGA (operativo@abruzzo-airport.it) che, verificata l'esistenza delle condizioni necessarie e d'intesa con l'UAVV Pescara, autorizza l'effettuazione.

È tassativamente vietato effettuare prove motori sul piazzale sosta aeromobili. Le prove motori sono proibite dalle 22.00 alle 05.00 (21.00-04.00) e dalle 13.00 alle 15.00 (12.00-14.00) fatta eccezione per voli di linea, di ricerca e soccorso, di emergenza, umanitari, antincendio e di stato.

Durante il tempo di durata della prova motori, coordinata dall'ADM con il Vettore richiedente ed ENAV, dovranno essere rispettate le seguenti condizioni:

- Prima e dopo l'effettuazione della prova motori l'operatore SAGA provvederà ad effettuare l'ispezione delle aree che saranno interessate dai fenomeni di aspirazione e blast dei motori. L'ispezione sarà volta a verificare che le aree siano libere da FOD o quant'altro possa costituire pericolo durante l'effettuazione della prova.
- I velivoli diretti all'area destinata alla prova motori dovranno essere movimentati al traino qualora si sospetti che i motori possano perdere olio/fluidi/parti e contaminare le zone percorse qualora si sposti autonomamente.

5.7. DE - ICING

Per quanto alla normativa vigente è esclusivo compito e responsabilità del Vettore, in persona del Comandante o altro personale del Vettore appositamente delegato, eseguire la valutazione tecnica delle condizioni meteo in atto in relazione alle capacità operative dell'aeromobile e decidere conseguentemente se usufruire o meno del servizio De-Icing / Anti-Icing, per il proprio aeromobile.

Il De-Icing consiste nella rimozione di nevischio, neve e ghiaccio dagli aeromobili per garantire l'efficacia aerodinamica e quindi le condizioni di sicurezza per il volo.

L'attività di Anti-Icing consiste nelle operazioni necessarie a prevenire la formazione di ghiaccio sugli aeromobili.

Entrambi i servizi vengono effettuati da personale del Gestore espressamente addestrato e certificato per tale attività.

La richiesta di effettuazione del servizio (De/Anti-Icing) è effettuata dal Comandante all'Handler tramite compilazione di apposita modulistica messa a disposizione dall'Handler.

Il servizio di De/Anti-Icing, inteso quale servizio di handling, viene effettuato a cura dell'Handler direttamente sulle piazzole assegnate ai singoli aeromobili. Per motivi attinenti alla sicurezza, le operazioni di De/Anti-Icing dovranno essere eseguite esclusivamente da personale addestrato e certificato secondo le normative vigenti.

Le operazioni potranno iniziare solo qualora, a seguito di coordinamento tra il Comandante e il personale del prestatore del servizio e dell'Handler presenti sottobordo, siano state verificate le condizioni di sicurezza dell'aeromobile, uomini e mezzi presenti sulla piazzola di sosta.

Il mezzo utilizzato per il De-Icing non prevede la miscelazione al momento dell'erogazione. Potrà essere quindi erogata una miscelazione o al 50/50 (standard) o al 25/75 (in caso di particolari condizioni climatiche).

Le operazioni e le attività connesse con le azioni di De/Anti-Icing sono disciplinate nella procedura del Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 24 - PAO 24 *Operazioni Invernali*.

5.8. ALTRE AREE AIR – SIDE

5.8.1. La via perimetrale

Il perimetro dell'Airside è lungo circa 7 km ed è munito di recinzione per tutta la sua estensione.

La via perimetrale è la strada veicolare interna dell'Airside che, partendo dalla Apron 1 e costeggiando in senso orario nel suo lato interno la recinzione perimetrale, arriva fino alla Taxiway Alpha in prossimità dell'area militare della Apron 3.

L'accesso e la circolazione sulla via perimetrale sono consentiti esclusivamente alle persone e agli automezzi in possesso dei requisiti di cui alla procedura di richiesta, ottenimento e rilascio dei Tesserini di ingresso in Aeroporto e lasciapassare veicoli.

Tali veicoli devono avere le dotazioni di visibilità e sicurezza previste dal presente Regolamento e dalle normative in vigore ed essere condotti da persone in possesso di *Airside Driving Permit*.

La strada perimetrale costeggia gran parte del perimetro del sedime aeroportuale e può essere utilizzata per raggiungere l'Area di rifornimento e stoccaggio carburante, le aree sensibili/critiche delle testate 04/22 e l'area nord del sedime senza interessare la pista di volo e le vie di rullaggio.

Lungo la strada perimetrale sono inoltre presenti i seguenti 4 accessi:

- Cancellone n°6,
- Cancellone n°5,
- Cancellone n°4,
- Cancellone n°2,
- Attraversamento 2 SUD,
- Attraversamento 2 NORD,
- Attraversamento 1 NORD.

I cancelli, opportunamente identificati da adeguata segnalazione verticale, permettono una rapida uscita, o un rapido ingresso, dei mezzi di soccorso in caso di emergenza. A tal fine le uscite sono dotate di sistema di apertura a rottura in uscita appositamente predisposti. A discrezione e su decisione delle Autorità, in situazioni di emergenza, tali varchi possono essere utilizzati in funzione Varco carraio, ad eccezione del n°4 e n°2 che vengono utilizzati per l'eventuale accesso all'Area delimitata e non sterile degli "Enti di Stato".

Per quanto riguarda gli attraversamenti, quest'ultimi sono adeguatamente delimitati da catene frangibili e segnalazione verticale e sono ad uso esclusivo dei mezzi di soccorso. Tali attraversamenti vengono utilizzati come strade alternative alle taxiway e/o runway in caso di incidente aereo.

5.8.2. Area militare

All'interno dell'Airside è situato il sedime aeroportuale di pertinenza del Reparto volo della Guardia Costiera. Tale area, interna all'Airside e non separata da barriere fisiche, è raggiungibile, senza interessare l'area di manovra, percorrendo la strada perimetrale in direzione SUD/NORD. Inoltre tale area, per i soli possessori di ADP rossa, è raggiungibile anche attraverso la Taxiway "Echo" dalla Apron 1 e quindi attraversando l'Area di manovra.

L'eventuale transito nelle aree di competenza della Guardia Costiera è soggetto ad autorizzazione e responsabilità del Reparto Volo Guardia Costiera di Pescara.

5.8.3. Aree Reparti Volo

All'interno del sedime aeroportuale sono presenti due aree (una a nord e una a sud) utilizzate dai Reparti Volo degli Enti di Stato di Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia di Stato e Vigili del Fuoco, e classificate come aree delimitate non sterili. In particolare nell'area nord sono presenti delle piazzole utilizzate esclusivamente per l'operatività dei suddetti Enti di Stato sotto la loro responsabilità.

5.9. RIMOZIONE MEZZI IN AIRSIDE

Qualora si rendesse necessaria la rimozione di un mezzo dall'Airside, l'ente interessato chiederà autorizzazione all'ADM, fornendo segnalazione dettagliata del mezzo, delle cause della rimozione e del percorso che i mezzi coinvolti dovranno compiere.

In aggiunta a quanto sopra, relativamente all'Area di Manovra e alle aree critiche per le radioassistenze, l'Ente di appartenenza, previa informazione alla Torre di Controllo dovrà occuparsi della rimozione garantendo il contatto radio con la Torre e l'assistenza da parte di personale abilitato.

Qualora l'Ente o soggetto interessato non disponga di mezzi sufficienti per assicurare la scorta dei mezzi di soccorso/assistenza coinvolti nella rimozione, dovrà richiedere il supporto del Gestore con congruo anticipo.

5.10. GESTIONE SITUAZIONI OPERATIVE CRITICHE

Ciascun Operatore ha l'onere di segnalare all'ADM o in sua assenza all'Operatore SAGA, qualsiasi anomalia riscontrata relativa all'utilizzo delle piazzole.

La SAGA, nel caso in cui gli sia segnalato o rilevi direttamente che l'utilizzo dei piazzali in sicurezza o l'attività di assistenza siano impediti dalla presenza di materiali e/o automezzi lasciati dal precedente Prestatore/Autoproduttore, inviterà quest'ultimo allo sgombero immediato della piazzola o dell'area, riservandosi la facoltà di provvedere direttamente in caso di inadempienza, per ragioni di sicurezza e per consentire il regolare svolgimento delle attività aeroportuali, addebitando al soggetto inadempiente i costi sostenuti e i danni subiti.

5.11. CLEARANCE

L' Aeroporto Internazionale d'Abruzzo non è classificato come "Aeroporto coordinato".

Il Vettore dovrà comunicare a SAGA, con congruo anticipo (90gg) la pianificazione stagionale o del volo "singolo" all'indirizzo sita PSRKK1P - PSRKO1P - HDQRM1P o all'indirizzo mail del settore operativo operativo@abruzzo-airport.it.

5.12. PIANIFICAZIONE PROGRAMMA VOLI

Il Vettore, o suo rappresentante, affinché l'Handler SAGA possa assicurare la presenza dei servizi di assistenza a terra, invierà la richiesta di handling per un singolo volo o per programma di voli all'indirizzo sita PSRKK1P - PSRKO1P - HDQRM1P, oppure via fax 085 4324239 o e-mail operativo@abruzzo-airport.it.

Nella richiesta dovranno essere indicati data e orari UTC stimati di arrivo e partenza, numero di volo, scalo di origine e destinazione, tipo di aeromobile e configurazione, numero di matricola dell'aeromobile. L'Handler SAGA, verificata la completezza dei dati forniti e la disponibilità dello Stand Aeromobile, trasmetterà la conferma via telex/fax/email ai Vettori.

Il Vettore è tenuto a comunicare a SAGA, secondo le modalità di cui al punto precedente, eventuale cancellazione o variazione di qualsivoglia dato precedentemente comunicato.

Ogni Vettore o suo Handler rappresentante dovrà richiedere all'ADM la fattibilità del volo, via fax, telex o e-mail. Nella richiesta dovranno essere indicati data e orari UTC schedulati di arrivo e partenza, numero di volo, scalo di origine e destinazione, tipo di aeromobile e configurazione, numero di matricola dell'aeromobile. L'ADM, tenuto conto della tipologia di aeromobile e della capacità dell'Aeroporto, nonché della disponibilità di stand per la categoria dell'aeromobile e di gate in base agli orari schedulati del volo, comunicherà per iscritto al richiedente la fattibilità o, motivandola, la non fattibilità.

Il Vettore o suo rappresentante è tenuto a comunicare all'ADM, secondo le modalità di cui ai punti precedenti, eventuale cancellazione o variazione di qualsivoglia dato precedentemente comunicato.

La SAGA invia per conoscenza ad ENAC, ENAV, Polaria, Dogana, Distaccamento Aeroportuale Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza la programmazione settimanale dei voli e comunica ogni successiva variazione (ad es. cancellazioni, nuovi voli, variazione orario/tratta/aeromobile, voli non programmati).

Per i voli di Aviazione Generale, per i voli di Stato, per i voli di Aviazione Commerciale non programmati, nonché per i voli militari che possano interessare il piazzale civile (ad. Esempio per operazioni di rifornimento), l'ENAV informa l'ADM SAGA dei voli in arrivo previsti per la giornata, come da relativi piani di volo. Quando non fosse previsto il Piano di Volo, l'ENAV informa l'ADM SAGA dell'arrivo del volo al momento del contatto radio.

5.12.1. Aviazione Generale

I proprietari o esercenti di aeromobili classificati come Aviazione Generale che intendono utilizzare l'Aeroporto d'Abruzzo devono richiedere ed ottenere un permesso preventivo denominato P.P.R. (Prior Permission Required).

Il permesso dovrà essere richiesto via fax o via mail almeno 24 ore prima dello STA a SAGA (numero di fax 085 4324207), indirizzi email: businessaviation@abruzzo-airport.it oppure operativo@abruzzo-airport.it preferibilmente nella fascia oraria 05.00 – 24.00 locali.

Se richiedi con largo anticipo, l'Aeroporto d'Abruzzo garantisce anche ai voli di Aviazione Generale l'apertura dell'Aeroporto H24.

La richiesta dovrà contenere i seguenti dati:

- nome/denominazione esercente/proprietario e recapito;
- tipo aeromobile e dimensioni (Apertura alare e lunghezza);
- registrazione aeromobile;
- data di arrivo, STA e scalo di origine;
- data di partenza, STD e scalo di destinazione;
- contatti telefonici, fax indirizzi e-mail.

Alla ricezione della richiesta l'ADM SAGA, sulla base della capacità del piazzale di sosta aeromobili e delle prenotazioni già concesse, valuterà la disponibilità dello Stand richiesto necessario alla sosta e assegnerà il numero di P.P.R. Il numero di P.P.R. è assegnato sulla base del numero progressivo di registrazione della richiesta nel Mod-99 "Registro Autorizzazioni Sosta Aeromobili". Il Registro, redatto su base annua, è custodito presso l'ufficio Operativo Saga. I servizi sono resi da SAGA a titolo oneroso.

Una volta ottenuto il P.P.R. i servizi alle compagnie saranno assicurati H24, così come i servizi di rifornimento JET A1 per il quale è necessario inviare una specifica richiesta scritta al Gestore per esigenze che escono fuori dalla fascia oraria 06.00 – 22.00.

Il rifornimento AVGAS 100L è disponibile dall'alba al tramonto previa richiesta al Gestore o direttamente a Nautilus Aviation.

5.13. VOLI IN ATTIVITÀ ADDESTRATIVA ED AEROCLUB

L'attività addestrativa sull'Aeroporto d'Abruzzo di Pescara è consentita dalle ore 07.00 alle ore 22.00 locali (06.00 – 21.00) ed è soggetta alle seguenti limitazioni:

- aeromobili con peso massimo al decollo fino a 5.700 kg, autorizzati compatibilmente con il traffico commerciale. I voli di addestramento IFR/VFR sono comunque subordinati al traffico commerciale, di linea militare, di Stato e di emergenza.
- aeromobili con peso massimo al decollo superiori a 5.700 kg. Sono subordinati al traffico militare, di Stato, di emergenza e commerciale.

Gli aeromobili di stato e i voli militari sono autorizzati compatibilmente con il traffico presente.

Riguardo alla gestione ed all'assistenza dei voli in attività addestrativa, sia di base che non, la SAGA provvederà, a titolo oneroso, all'assistenza e al coordinamento delle operazioni con successivo addebito delle operazioni effettuate nel momento in cui avvengono sull' Apron 1.

Se le attività si svolgono sulle altre piazzole (Apron 2, ecc..) la SAGA deve provvedere a delegare agli Enti stessi, attraverso un accordo scritto e firmato, la responsabilità della supervisione dello svolgimento delle operazioni prima durante e dopo il volo per il rispetto degli standard di safety e security.

5.14. GESTIONE ELICOTTERI COMMERCIALI E DI STATO

La movimentazione degli elicotteri avviene seguendo gli stessi percorsi adoperati per gli aeromobili.

La movimentazione degli stessi in corrispondenza di piazzole ed infrastrutture adiacenti dovrà essere effettuata rispettando i franchi di manovra previsti nell'Annex 14 Vol. 2 Heliports.

La SAGA provvede al parcheggio degli elicotteri commerciali ma anche di Stato soprattutto impiegati in attività di soccorso o emergenze nelle piazzole assegnate dell'Apron 1.

CAPITOLO 6 – INFORMAZIONI DI SCALO
6.1. INFORMAZIONI DI SCALO

In questo paragrafo vengono trattate le informazioni relative alla gestione operativa dei voli sullo scalo di Pescara, ovvero orari di partenza e di arrivo aeromobili, ritardi, cancellazioni, informazioni varie per il pubblico e per il personale operativo, dati per la fatturazione ecc. Tali informazioni sono generalmente trattate su sistemi informatici e, a seconda della tipologia e finalità, sono fornite da soggetti diversi (Vettore, Prestatore, Gestore) e possono essere obbligatorie e facoltative.

Le informazioni di scalo dovranno essere inviate, inserite nei sistemi informatici e gestite a cura ed onere da Vettori e Prestatori nel rispetto degli standard IATA, ovunque previsti e, se non diversamente specificato, e comunque nel rispetto di tutte le normative e disposizioni vigenti.

Ferme restando le verifiche sui dati di Scalo e/o le segnalazioni di eventuali anomalie ai soggetti responsabili dell'inserimento dei dati, la SAGA è sollevata da ogni responsabilità, addebito e/o richiesta di risarcimento e/o indennizzo da chiunque avanzato, relativamente alla presenza, correttezza e completezza delle informazioni la cui responsabilità di inserimento è del Vettore.

La SAGA potrà autorizzare, su richiesta dei Vettori interessati, in presenza di situazioni tecniche (ad esempio relative ai sistemi informatici) e/o operative particolari e per periodi di tempo limitati, la comunicazione di informazioni con modalità parzialmente diverse da quanto stabilito nel presente paragrafo.

Ferme restando le modalità di trasmissione delle informazioni stabilite nel presente paragrafo, la SAGA è disponibile a valutare l'implementazione a carico dei Vettori interessati di collegamenti automatici per la trasmissione dei dati tra il DCS (Departure Control System) o CUTE di ciascun Vettore e il Sistema informativo SAGA.

Ciascun Vettore dovrà fornire a SAGA prima di iniziare ad operare sullo scalo di Pescara, tutte le informazioni che saranno richieste dalla SAGA stessa, anche in caso di voli non previsti o non prevedibili, con un anticipo sufficiente a consentire a SAGA di predisporre quanto necessario per il trattamento del volo.

Ciascun Vettore dovrà indicare il nome di un Responsabile, costantemente reperibile durante i periodi di operatività su Pescara del Vettore stesso, che potrà essere contattato dalla SAGA per comunicazioni e /o consultazioni relative a situazioni di particolare rilevanza o criticità. Tale figura dovrà avere il necessario potere decisionale per poter ricoprire tale ruolo. In aggiunta ciascun Vettore dovrà comunicare i numeri di telefono per le emergenze ai sensi delle disposizioni vigenti sullo scalo. In mancanza dei suddetti contatti la SAGA non potrà garantire, per quanto di propria competenza, il corretto svolgimento dei processi che coinvolgono i referenti mancanti.

6.2. MESSAGGI OPERATIVI STANDARD IATA

I Vettori, direttamente o tramite i propri Prestatori, sono tenuti a rendere disponibili alla SAGA i messaggi previsti dalle normative IATA, tramite l'invio dei telex standard ai seguenti indirizzi:

Tipo di Messaggio	Indirizzamento
MVT (incluso ETA/ETD) CPM LDM PTM PSM SLOT	PSRKK1P - PSRKO1P - HDQRM1P

6.3. MESSAGGIO MVT E LDM

Per ogni volo in partenza da Pescara SAGA dovrà garantire l'invio all'indirizzo SITA PSRKK1P - PSRKO1P - HDQRM1P (sistema iPort) l'invio dei telex standard IATA MVT ed LDM non oltre 5 minuti dal decollo.

Per ogni volo in arrivo a PSR, il Vettore dovrà garantire l'invio dei telex MVT ed LDM relativi allo sblocco/decollo dallo scalo di origine e all'atterraggio/blocco nello scalo di Pescara. I messaggi dovranno essere inviati agli indirizzi SITA PSRKK1P - PSRKO1P - HDQRM1P entro 5 minuti dai relativi movimenti.

I messaggi verranno acquisiti direttamente dall'Operatore SAGA per l'aggiornamento dell'informativa al pubblico e per l'acquisizione dei dati nel giornale di scalo informatico. Sia i Vettori che il Prestatore sono tenuti a inserire i dati in maniera corretta, puntuale e completa.

Mediante il telex MVT il Vettore o il Prestatore dovranno inoltre assicurare la comunicazione, non appena nota, di qualsiasi variazione sugli orari stimati di arrivo/partenza di ciascun volo.

6.4. MESSAGGI DUV E PIANI DI CARICO (LOAD SHEET)

Per ogni volo in partenza/arrivo da/per PSR, l'Handler SAGA dovrà stampare in formato elettronico o compilare in formato cartaceo la Dichiarazione Unica del Vettore (DUV) completa di tutti i dati previsti. La SAGA s'impegna a comunicare, a fine giornata, all'ENAC DA l'operativo dei voli schedulati del giorno successivo.

Per tutti i voli in servizio di trasporto pubblico, di linea, charter e comunque per quelli per i quali la normativa vigente lo richieda, in partenza dall'Aeroporto di Pescara l'elaborazione del Piano di Carico (Load-sheet) è obbligatoria alternativamente da parte:

- del Comandante dell'aeromobile; e
- della Società di gestione aeroportuale in funzione di Prestatore, specificatamente incaricata dal Vettore e dallo stesso ritenuto idoneo la quale vi provvederà attraverso l'utilizzo di personale adeguatamente addestrato ed abilitato per tale compito.

L'ENAC-DA potrà richiedere copia del Piano di Carico in qualsiasi momento per eventuali verifiche di tipo amministrativo.

Relativamente ai Piani di Carico, infatti, l'agente di rampa o altro personale formalmente incaricato dal Vettore o dal Gestore aeroportuale in funzione di Handler, provvederà a ritirare copia del piano di carico (Load-Sheet) approvato e firmato dal Comandante del volo, e dovrà conservare la detta documentazione a disposizione per qualsiasi esigenza per almeno 90 giorni (come richiesto dagli standard internazionali fissati da IATA).

6.5. ALTRI MESSAGGI O COMUNICAZIONI OPERATIVE

Altri messaggi, relativi ad informazioni operative non contenute nei messaggi standard di cui ai precedenti paragrafi (ad esempio cancellazione di volo e/o variazione di scalo, rientro dell'aeromobile in piazzola) dovranno essere inviati dal Vettore non appena nota l'informazione, alla SAGA, preferibilmente tramite telex indirizzato a PSRKK1P - PSRKO1P - HDQRM1P.

Ciascun Vettore dovrà fornire alla SAGA una tabella identificativa di ogni aeromobile della flotta che può transitare su PSR, contenente i seguenti dati:

- registrazione aeromobile
- tipo aeromobile (secondo codifica IATA)
- numero max di posti disponibili per passeggeri a bordo (Configurazione)
- MTOW (Maximum Take-Off Weight)
- capacità totale delle stive espressa in kg.
- dati amministrativi della Società esercente

La tabella di cui sopra che dovrà essere inviata all'Ufficio Operativo SAGA dovrà essere aggiornata in caso di presenza di nuovi aeromobili e/o variazioni dei dati contenuti. Le variazioni dei dati saranno effettive a partire dalla data di ricezione da parte di SAGA.

Le informazioni “Orario di Imbarco”, “Inizio Imbarco”, “Fine Imbarco”, “Annullamento Imbarco”, “Apertura / Chiusura Banco Accettazione” e gli Annunci Aeroportuali necessari per una corretta divulgazione delle informazioni tramite sistema AOS, dovranno essere fornite dal Prestatore / Autoproduttore / Vettore, non appena disponibili.

Essendo la SAGA responsabile dell’informativa al pubblico sullo scalo di Pescara, il contenuto, la forma ed i tempi di divulgazione, sono concordati preventivamente con la SAGA stessa.

6.6. ALTRE INFORMAZIONI NECESSARIE PER GLI ADDEBITI

Ciascun Vettore/Operatore dovrà garantire, in aggiunta alle informazioni trattate nel presente paragrafo, l’invio di tutti gli ulteriori dati richiesti dalla SAGA ai fini di una corretta determinazione degli importi da fatturare, come corrispettivo per le attività svolte in ambito aeroportuale. Per l’Aviazione Generale valgono le stesse modalità di cui sopra.

6.7. GESTIONE ANOMALIE, AVARIE E SITUAZIONI OPERATIVE CRITICHE

Qualsiasi anomalia rilevata dai Vettori/Operatori in caso di caduta/avarie dei sistemi informativi SAGA, dovrà essere immediatamente segnalata alla SAGA. In caso di caduta, anche parziale, dei sistemi informativi della SAGA o comunque interfacciati con gli stessi (ad esempio DCS e CUTE), ciascun Vettore/Operatore sarà tenuto a fornire tutti i dati che la SAGA richiederà per una corretta gestione delle attività di assegnazione piazzole e gates e di consolidamento dei dati di scalo ai fini normativi, statistici e amministrativi.

CAPITOLO 7 – SERVIZI LANDSIDE

7.1. GESTIONE ANNUNCI E INFORMAZIONI AL PUBBLICO

Nel presente paragrafo sono trattati i seguenti sistemi informativi per il pubblico erogati da SAGA con le relative modalità di gestione:

- monitor del Sistema Informativo AOS;
- annunci audio generali e locali;
- call center ai numeri 899130310 da rete mobile e 8958989512 da rete fissa
- internet www.abruzzoairport.com

Il Sistema FIDS fornisce, con modalità e a livelli di dettaglio diversi a seconda della zona in cui i monitor sono installati, informazioni riguardanti i voli in arrivo e in partenza (orari, uscita d'imbarco, banchi di accettazione dedicati, ecc.) nonché informazioni di carattere generale riguardanti la normativa sul trasporto aereo, eventuali scioperi, problemi meteo o di congestione traffico in atto, ecc.

Gli annunci audio generali, non riferiti cioè ad una singola uscita d'imbarco, sono diffusi nel Terminal, in lingua italiana e inglese.

La SAGA garantirà tutti gli annunci di carattere generale riguardanti la normativa sul trasporto aereo, in caso di eventuali scioperi, problemi meteo, di congestione traffico in atto, sicurezza, ecc.

La SAGA garantirà inoltre gli annunci riguardanti variazioni o informazioni relative a processi che ricadono sotto la propria diretta gestione (ad esempio cambio uscita).

Tutti gli altri annunci generali relativi ai voli (chiamata d'imbarco, ultima chiamata, chiamata passeggeri, ecc.) verranno effettuati da SAGA su richiesta del Prestatore/Autoprodotto/Vettore e potranno essere richiesti soltanto dalle figure professionali che quest'ultimo avrà autorizzato allo scopo.

Eventuali annunci richiesti da Prestatori/Autoprodotto/Vettori, riferiti alla gestione dei voli, ma diversi rispetto a quelli normalmente diffusi potranno essere effettuati da SAGA solo se compatibili con una corretta gestione dell'informativa al pubblico.

Gli impianti di annunci locali, ubicati presso le uscite d'imbarco, potranno essere utilizzati solo dal personale del Prestatore/Autoprodotto addetto all'imbarco del volo o, in caso di particolari necessità, da personale del Vettore.

Gli annunci dovranno essere chiari e sintetici; si dovranno inoltre, per quanto possibile, evitare ripetizioni dello stesso annuncio e sovrapposizioni di annunci per evitare l'inquinamento acustico in Aeroporto e soddisfare con rapidità le richieste pervenute.

Gli annunci dovranno essere effettuati in lingua italiana e inglese; in aggiunta potranno essere fatti in ulteriore qualsiasi altra lingua, in relazione anche alla provenienza e destinazione dei voli.

Tutti gli annunci dovranno essere effettuati nel rispetto della normativa vigente. La DA ENAC, le autorità di Pubblica Sicurezza e il Gestore potranno richiedere l'effettuazione di annunci, anche nominativi, per motivi diversi da quelli legati alla gestione dei voli.

La richiesta dell'annuncio generale da parte del Vettore/prestatore dovrà essere indirizzata a SAGA, con la quale dovrà essere concordato anche il testo e le relative modalità di diffusione, per garantire la tutela degli interessi reciproci e di terzi, la correttezza e precisione delle informazioni, la coerenza con altre fonti ufficiali disponibili ed il corretto utilizzo dell'infrastruttura centralizzata di diffusione delle informazioni, ferma restando la responsabilità del Vettore su quanto dichiarato in qualità di erogatore diretto dell'informativa.

L'annuncio, in lingua italiana e inglese, sarà diffuso tramite sistema automatico FIDS e/o vocale.

Nell'aerostazione sono esposti ai passeggeri, a cura del gestore, dei pannelli informativi relativi a :

- oggetti vietati al trasporto nel bagaglio a mano, come stabilito dalle norme cogenti in materia di Security;

- carta dei diritti del Passeggero, redatta da ENAC, per la garanzia della qualità dei servizi resi all'utente;
- informativa di servizio, tra cui informazioni/disposizioni doganali;

Su ogni banco o all'inizio della fila davanti a ogni check-in operativo è esposto l'avviso indicato all'art.14.1° comma del Regolamento (CE) n. 261/04, che prevede che il Vettore, anche per il tramite dell'Handler, informi i passeggeri dei propri diritti, in particolare in materia di compensazione pecuniaria e di assistenza, in caso di negato imbarco o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore.

7.2. VOLI IN COOPERAZIONE (CODE SHARING)

Ciascun Vettore dovrà informare la SAGA preventivamente, con almeno 15 giorni di anticipo, tramite fax o telex relativamente ai voli gestiti in cooperazione con altri Vettori.

Analoga informativa dovrà essere data in caso di variazioni e/o cessazioni dei suddetti accordi di cooperazione, sempre almeno 15 giorni prima che la variazione avvenga.

Dovranno pervenire alla SAGA con almeno 15 giorni di anticipo, le eventuali richieste da parte dei Vettori per adeguare l'informativa al pubblico, relativa ai loghi.

7.3. ASSEGNAZIONE / GESTIONE/UTILIZZO BANCHI CHECK-IN

La pianificazione dell'assegnazione dei banchi verrà effettuata dalla SAGA secondo le disponibilità e in conformità agli accordi commerciali e ai contratti in essere con i singoli Prestatori/Autoproduttori/Vettori.

Per conseguire un pieno utilizzo delle infrastrutture, un efficace svolgimento delle attività di assegnazione e gestione dei banchi, nonché per esigenze operative e/o problemi tecnici, la SAGA si riserva la facoltà di disporre in qualsiasi momento variazioni definitive o temporanee di assegnazione di qualsiasi banco, consultandosi preventivamente con i Prestatori/Autoproduttori/Vettori interessati.

Il tipo di carta utilizzato per etichette e/o carte d'imbarco dovrà essere concordato con la SAGA per verificarne la compatibilità con le stampanti installate.

L'utilizzatore del banco di accettazione dovrà garantire che il banco stesso sia reso disponibile per il successivo utente nelle migliori condizioni; a tale scopo dovrà provvedere a rimuovere tutto il materiale cartaceo non utilizzato (tag, sticker, scatole ecc.) ed usare gli appositi cestini per la carta rimossa dalle etichette.

La personalizzazione dei banchi con tappeti, corrimano, piante o altro per particolari esigenze di accettazione (ad esempio First Class, Profiling, ecc.), se non regolata da accordi contrattuali, dovrà essere preventivamente concordata con SAGA.

L'assegnazione dei banchi Check-in per ciascun volo è inserita nel sistema di informazioni al Pubblico FIDS dalla SAGA.

Tali informazioni dovranno sempre essere aggiornate ed inserite in tempo utile per garantire al passeggero una corretta informativa.

7.4. TRATTAMENTO BAGAGLI

7.4.1. Modalità accettazione ed invio bagagli a sistemi di smistamento

Il Prestatore/Autoproduttore è tenuto ad osservare le seguenti disposizioni:

- controllare periodicamente, e comunque prima dell'inizio delle operazioni di accettazione, la qualità della stampa delle etichette bagagli e carte d'imbarco nonché la funzionalità dei terminali ed impianti in dotazione;
- verificare la presenza della targhetta nominativa identificativa del proprietario del bagaglio, sia a mano che da stiva; in caso di mancanza assicurarsi che venga apposta dal passeggero;
- rimuovere tutte le vecchie etichette;
- apporre l'etichetta bagaglio ed evitare che venga coperta da etichette di altro genere (priority, first-class, short-connection, etc.);

- per i bagagli che superano il peso di 15 kg, apporre il bollino di colore “giallo”, mentre per i bagagli di peso superiore ai 25 Kg apporre il bollino di colore “rosso”, allo scopo di tutelare la sicurezza degli operatori preposti alla movimentazione;
- posizionare i bagagli sul nastro della bilancia non sovrapposti, ma uno dietro l’altro;
- rispettare l’automatismo dei nastri senza spingere i bagagli sul collettore.

I bagagli fuori misura per dimensioni e/o peso dovranno essere sottoposti al controllo manuale da parte degli addetti security e successivamente essere trasportati presso l’area smistamento bagagli.

Le procedure di accettazione dei bagagli fuori misura sono riportate nel paragrafo 7.4.6 e sui manuali di compagnia.

Le procedure di accettazione degli animali vivi sono riportate nel paragrafo 7.4.7 e sui manuali del Vettore.

Tutti i bagagli che presentano cinghie “volanti” devono essere accettati dopo aver verificato che tali cinghie siano state rimosse e/o vincolate al bagaglio in modo che non provochino danni o fermi all’impianto.

In caso di interruzione del funzionamento del DCS (Departure Control System) utilizzato, e comunque su richiesta di SAGA, il personale di accettazione dovrà procedere utilizzando proprie etichette manuali conformi alla raccomandazione IATA.

Eventuali richieste di particolari servizi che esulino dalla normale operatività e che non siano specificamente trattati nel presente Regolamento (ad esempio voli inaugurali, imbarco/sbarco di personalità, ecc.), dovranno essere indirizzate da parte del Vettore alla SAGA con un anticipo sufficiente a consentire, secondo la specificità di ciascuna richiesta, l’adozione delle necessarie misure organizzative e di coordinamento.

Ciascun Prestatore/Autoproduttore che rilevi qualsiasi anomalia o malfunzione sui sistemi di accettazione dovrà darne immediata comunicazione all’ADM attendendo l’arrivo dei tecnici senza tentare operazioni di ripristino.

I pulsanti di emergenza presenti ai banchi dovranno essere utilizzati esclusivamente nel caso in cui vi sia pericolo per persone o cose.

Si ricorda che l’inosservanza delle corrette modalità di accettazione dei bagagli può comportare conseguenze rilevanti sul funzionamento dell’intero sistema di smistamento e controllo radiogeno dei bagagli, con penalizzazioni anche gravi per operatori e passeggeri.

In caso di fermo prolungato per guasto/danneggiamento del nastro bagagli collettore (che serve più banchi di accettazione), il Responsabile in Turno, sulla base della situazione e delle disponibilità operative del momento e consultandosi con il Responsabile SAGA e con i Vettori interessati, attuerà una combinazione delle seguenti procedure alternative:

- trasferimento delle operazioni di accettazione su altri banchi check-in;
- accettazione sugli stessi banchi e successivo trasferimento dei bagagli con proprie risorse e mezzi,
- sospensione operazioni di accettazione.

Non saranno attuate le procedure di cui sopra qualora il nastro bagagli collettore funzioni a tratti, a causa di un rallentamento generale del sistema di smistamento, in tal caso infatti le operazioni di accettazione risulteranno rallentate ma non interrotte, e il Responsabile in Turno concorderà con il Responsabile SAGA ed i Vettori interessati delle azioni da intraprendere per evitare o minimizzare le penalizzazioni operative.

7.4.2. Prelievo dei bagagli dai nastri di smistamento

La responsabilità della gestione del bagaglio da parte di SAGA, nell’ambito dei sistemi di smistamento in partenza, termina nel momento in cui il bagaglio viene consegnato all’Handler/Autoproduttore dal nastro collettore.

Ciascun Prestatore/Autoproduttore dovrà utilizzare gli spazi assegnati e sostare nell’area del carosello di prelievo esclusivamente per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle attività di prelievo bagagli di ciascun volo, evitando comunque di abbandonare carrelli nell’area.

Qualora un Prestatore/Autoproduttore, a fronte di particolari e momentanee esigenze operative, necessiti di posizioni di accosto aggiuntive o diverse rispetto a quelle assegnate, potrà accordarsi e coordinarsi con gli altri Operatori presenti nell'area, affinché non risultino penalizzate le attività di smistamento bagagli di nessun Prestatore/Autoproduttore presente al momento e successivamente in zona prelievo bagagli, informando per conoscenza il Gestore.

Ciascun Prestatore/Autoproduttore dovrà prelevare i bagagli dal nastro smistamento e dalla relativa area per bagagli fuori-misura contemporaneamente allo svolgimento delle operazioni di check-in, allo scopo di evitare che mancati o intempestivi prelievi si ripercuotano sulle operazioni complessive di accettazione e smistamento bagagli in partenza. In caso d'inadempienza, a tutela del buon funzionamento complessivo delle operazioni di smistamento bagagli, la SAGA si riserva la facoltà di far rimuovere dai nastri i bagagli non prelevati e di porre in atto altre eventuali azioni, giungendo, se necessario, a bloccare le operazioni di accettazione del Prestatore/Autoproduttore inadempiente, nel rispetto delle disposizioni della ENAC DA e dandone comunicazione alla DA stessa e al Prestatore/Autoproduttore/Vettore interessato, con successivo addebito al soggetto inadempiente dei costi sostenuti e dei danni subiti.

Qualora i bagagli dovessero subire dei danneggiamenti, la SAGA darà tempestiva comunicazione al responsabile del Prestatore/Autoproduttore per la necessaria informativa al passeggero.

7.4.3. Controllo radiogeno del bagaglio da stiva

Il controllo di sicurezza del 100% dei bagagli è effettuato mediante l'impiego di sistema BHS, composto da, un'apparecchiatura rx dislocata all'interno dell'area sterile/critica destinata allo smistamento dei bagagli in partenza.

7.4.4. Riconcilio del bagaglio

La riconciliazione tra passeggero e bagaglio, così come definita dal P.N.S., viene effettuata tramite sistema di controllo manuale. Ogni bagaglio deve essere identificato come accompagnato o non accompagnato, secondo quanto previsto al punto 5.3.1 dell'Allegato del Regolamento CE 300/2008.

Il bagaglio da stiva non accompagnato non può essere trasportato, a meno che non sia trasportato con aeromobile diverso da quello del relativo passeggero per ragioni indipendenti dalla volontà del passeggero stesso, oppure sia stato sottoposto ad appropriati controlli di sicurezza meglio esplicitati nell'allegato del Regolamento CE 300/2008 al punto 5 Bagagli da stiva e successivamente riavviato come Rush.

7.4.5. Bagagli radiogenati da sottoporre ad ulteriore controllo

Ogni bagaglio che, sulla base dell'esito del controllo radiogeno, necessitasse di ulteriore verifica, sarà aperto alla costante presenza del passeggero e della Polizia di Frontiera.

A tale scopo, la Società che si occupa di Security richiederà al Prestatore/Autoproduttore del servizio di accettazione passeggeri interessato, di far convocare il passeggero tramite il sistema di annunci audio. Al termine delle suddette operazioni il Prestatore/Autoproduttore dovrà provvedere, al riavvio del bagaglio verso il volo di destinazione.

I bagagli che, sulla base dell'esito del controllo radiogeno, risultassero non conformi alla normativa security, saranno trattati con l'intervento dell'Autorità di P.S. per le previste procedure di controllo.

7.4.6. controllo radiogeno bagagli fuori-misura

I bagagli fuori-misura dovranno essere prelevati e sottoposti, a controllo manuale e/o a controllo con apparecchiature radiogene. Al termine dei controlli verranno trasportati presso l'area di smistamento attraverso l'apposito varco nella Sala check-in.

7.4.7. Animali al seguito del passeggero

Il trasporto di animali vivi (AVH e PET in cabina) è consentito solo a condizione che il passeggero sia in possesso di tutta la documentazione sanitaria prevista dalla vigente legislazione nonché la documentazione e requisiti previsti dal Vettore che lo trasporta.

L'animale deve essere trasportato a cura del passeggero secondo quanto previsto dalle regole di Compagnia, in apposita gabbia chiusa resistente e sicura con fondo impermeabile, provvista di apertura per una sufficiente aerazione.

Durante la sosta in aerostazione e fino alle operazioni di imbarco, gli animali di piccola taglia dovranno essere tenuti all'interno della gabbia e quelli di grossa taglia dovranno essere tenuti al guinzaglio muniti di museruola. Possono essere trasportati in cabina senza necessità di contenitore esclusivamente i cani guida, necessariamente muniti di museruola e guinzaglio.

Il Vettore/Autoproduttore o suo Rappresentante avrà cura di verificare che il passeggero tenga nella gabbia l'animale al seguito per tutto il tempo di transito dallo sbarco all'arrivo nell'area Landside.

7.5. ASSEGNAZIONE/GESTIONE/UTILIZZO USCITE D'IMBARCO E PORTE ARRIVI

L'utilizzo dei gate d'imbarco e delle porte "arrivi passeggeri" dovrà avvenire in conformità con tutte le normative e disposizioni vigenti.

Al momento della pianificazione periodica dei voli, viene definita un'assegnazione di riferimento dei gate per ciascun volo in partenza.

L'assegnazione dell'uscita d'imbarco viene effettuata dall'ADM in concomitanza con l'assegnazione degli stand e comunicata via e-mail al Prestatore/Autoproduttore. Tale assegnazione, può essere modificata in qualsiasi momento per esigenze operative e/o tecniche; in tal caso, la SAGA non appena intervenuta la variazione, ne farà comunicazione al Vettore/Prestatore/Autoproduttore interessato.

Inoltre la SAGA, in seguito a disposizioni delle Autorità Competenti (in particolare DA e Polizia di Stato), potrà in qualsiasi momento disporre variazioni di uscita dandone informativa ai Vettori/Prestatori/Autoproduttori interessati secondo le modalità previste dalle suddette Autorità.

L'assegnazione dell'uscita d'imbarco per ciascun volo viene inserita nel sistema di informazioni al Pubblico FIDS dalla SAGA. Tali informazioni dovranno sempre essere aggiornate ed inserite in tempo utile per garantire al passeggero una corretta informativa.

Eventuali richieste specifiche di assegnazione uscita per voli particolari, riferite all'operativo quotidiano, dovranno essere indirizzate all'ADM SAGA.

Le porte delle uscite d'imbarco sono allarmate, ad apertura manuale mediante utilizzo di badge e tastiera numerica, collegate ad un sistema d'allarme facente capo alla Polaria.

Le uscite d'imbarco dovranno essere aperte solo per il tempo necessario per le operazioni d'imbarco, potranno essere utilizzate solo a questo scopo e non dovranno mai essere lasciate incustodite. Al termine delle operazioni l'operatore dovrà chiudere le porte utilizzate e assicurarsi che l'uscita e le attrezzature siano lasciate in ordine per gli utilizzi successivi.

Nel caso in cui avvengano operazioni concomitanti d'imbarco e sbarco, aventi in comune parte del percorso, si darà precedenza all'operazione (d'imbarco o sbarco) già in corso.

Le porte arrivi, costituite da porte automatiche, consentono l'ingresso solo dal lato "Air side".

Gli operatori dei Prestatori che seguono le operazioni di arrivo e sbarco dovranno sorvegliare e verificare i flussi dei passeggeri in ingresso nella sala arrivi, garantendo che questi vi facciano ingresso correttamente.

Il Prestatore/Autoproduttore deve tempestivamente dare informazione al Gestore di tutte le variazioni e le anomalie relative alle informazioni sui banchi assegnati.

7.6. INFORMAZIONI DI ARRIVO, IMBARCO E DECOLLO AI PASSEGGERI

Le informazioni di "Arrivo del volo", "Imbarco passeggeri" e "Decollo del volo" necessarie per una corretta divulgazione delle informazioni tramite sistema iPort e le Note Pubbliche tramite sistema AOS, dovranno essere comunicate dal Prestatore/Autoproduttore/Vettore, non appena disponibili, mediante gli input operativi dei canali informativi: all'arrivo, alla partenza ed al ritardo tramite iPort si invia il messaggio "MVT" e/o "FV" all'indirizzo sita PSRKK1P - PSRKO1P - HDQRM1P.

Essendo la SAGA responsabile dell'informativa al pubblico sullo scalo di Pescara, le note pubbliche dovranno essere concordate preventivamente con la SAGA stessa, riguardo il contenuto, la forma, i tempi di divulgazione e le condizioni da verificarsi affinché ciascuna nota possa essere pubblicata.

7.7. ASSEGNAZIONE/GESTIONE/UTILIZZO NASTRI RICONSEGNA BAGAGLI

Al momento della pianificazione dei voli, SAGA predisporrà un'assegnazione di riferimento dei nastri di riconsegna bagagli ai voli in arrivo.

Tale assegnazione verrà aggiornata (per conferma o variazione) dall'ADM in concomitanza con l'assegnazione degli stand e comunicata via fax al Prestatore/Autoprodotto, sulla base della sequenza di arrivo dei voli e mostrata sui monitor FIDS all'interno delle sale di riconsegna bagagli ai passeggeri e sui monitor operativi.

A fronte di particolari problemi operativi, per evitare disservizi ai passeggeri, l'ADM SAGA potrà modificare in qualsiasi momento l'assegnazione dei nastri, aggiornando contestualmente i monitor del sistema FIDS (operativi e per il pubblico) ed informando per le vie brevi il Prestatore/Autoprodotto.

Eventuali richieste, motivate da esigenze operative e riferite all'operativo quotidiano, di variazione dei nastri di riconsegna assegnati, dovranno essere effettuate, dal Prestatore/Autoprodotto interessato, all'ADM SAGA che valuterà la possibilità di soddisfarle, compatibilmente con le esigenze operative complessive.

In prossimità dei nastri riconsegna bagagli (lato air side), gli addetti di ciascun Prestatore/Autoprodotto dovranno rispettare la viabilità e, dopo aver correttamente posizionato i carrelli, iniziare lo scarico dei bagagli sui nastri. Le suddette operazioni, così come le operazioni successive effettuate fino al termine della riconsegna bagagli del volo interessato, dovranno essere effettuate in opportuno coordinamento con gli altri soggetti eventualmente presenti nell'area, ai fini della sicurezza sul lavoro e del regolare svolgimento delle operazioni complessive di riconsegna bagagli.

Per motivi operativi un nastro potrà essere assegnato a più di un volo contemporaneamente. Lo scarico dei bagagli sul nastro, in tal caso, avverrà secondo la sequenza di arrivo dei carrelli.

Ciascun Prestatore/Autoprodotto dovrà sostare nelle aree di accosto ai nastri di riconsegna solo per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni di scarico dei bagagli sui nastri, evitando in ogni caso di lasciare nelle suddette aree carrelli vuoti.

Ciascun Prestatore/Autoprodotto sarà comunque responsabile dei bagagli prelevati dall'aeromobile in arrivo fino alla avvenuta riconsegna degli stessi al proprietario; dovrà in particolare provvedere, nel caso in cui bagagli in transito pervengano erroneamente in area riconsegna bagagli air side, al riavvio degli stessi agli aeromobili di destinazione.

La riconsegna dei bagagli fuori-misura e degli animali vivi verrà invece effettuata direttamente nella sala arrivi da parte degli operatori del Prestatore preposti.

7.8. PROCEDURA "DELIVERY AT AIRCRAFT"

Il Regolamento Europeo 300/2008 stabilisce che il bagaglio da stiva non deve essere caricato a bordo dell'aeromobile salvo che sia marcato esternamente in modo tale che permetta l'identificazione ed il riconcilio con il passeggero accettato sul dato volo; prevede inoltre che siano stabilite misure e procedure che assicurino che nel caso in cui un passeggero, accettato per un dato volo, ed il cui bagaglio è stato preso in custodia dal Vettore, non si presenti a bordo o comunque sbarchi dall'aeromobile prima della partenza del velivolo, il suo bagaglio venga rimosso dalla cabina e non trasportato su quel volo.

I bagagli definiti "Delivery At Aircraft" sono i bagagli a mano a seguito del passeggero che, per motivi di misura o capienza a bordo, non possono essere portati nella cabina e devono essere sistemati nelle stive.

In tali casi, al fine di assicurare che il bagaglio a mano fuori misura ritirato ai passeggeri sottobordo prima di accedere in cabina non venga caricato nella stiva dell'aeroplano, diventando a tutti gli effetti bagaglio da stiva, senza che esso sia etichettato e senza che venga conseguentemente codificato, si applica la seguente procedura:

- I prestatori devono stabilire a priori che, in base ad una data tipologia di aeromobile (in ragione del numero di posti, ed altri parametri), i bagagli a mano accettati oltre un certo numero vadano registrati nel sistema ed emessa apposita etichetta *Delivery At Aircraft* da apporre sul bagaglio, prima di essere riconsegnati al passeggero insieme ad un tagliando di riconoscimento. Il passeggero, reso opportunamente edotto, provvederà alla consegna sottobordo al personale di rampa, prima di salire in cabina.
- Verrà altresì informato e rassicurato in merito al ritiro del bagaglio all'Aeroporto di arrivo.
- Eventuali bagagli a mano fuori misura rilevati all'uscita d'imbarco e/o sottobordo saranno etichettati dal personale di rampa al momento dell'imbarco e contrassegnati da un'etichetta dello stesso tipo, rilasciando al passeggero il talloncino di ricevuta ed informando il rampista della presenza di bagagli in aggiunta a quelli già registrati come *Delivery At Aircraft*, da caricare. A tale scopo il passeggero sarà invitato a posizionare il bagaglio alla base della scaletta di imbarco, per il caricamento in stiva da parte degli addetti.
- Il rampista si coordinerà con il personale addetto al caricamento, segnalando loro la presenza e i dettagli riguardanti i bagagli in parola, accertandosi del caricamento degli stessi nella stiva preposta, indicata dal Vettore. Il rampista comunicherà al centraggio l'avvenuto stivaggio, per consentire l'inserimento del numero e del posizionamento di tali bagagli "Delivery" nel campo delle Informazioni Supplementari del Piano di Carico.
- Lo staff addetto al centraggio inserirà i dati ricevuti, apportando le necessarie variazioni sul Load-Sheet trasmesso al rampista per la sottoscrizione del documento da parte del Comandante dell'aeromobile.
- Ogni altra variazione dovrà essere annotata ed il Load-Sheet dovrà essere adeguatamente modificato nel campo denominato Last Minute Change, utilizzato per le modifiche di scarsa entità dell'ultimo minuto.
- In caso di contemporanea presenza di bagagli Delivery e sbarco volontario di passeggeri prima della partenza, si dovrà procedere ad un riconoscimento dei bagagli sottobordo e nel caso risultassero bagagli non riconosciuti, gli stessi non dovranno essere imbarcati, ma consegnati alla Polizia di Stato che provvederà secondo le disposizioni in vigore.
- All'arrivo del volo, prima di sbarcare, i passeggeri saranno informati dall'equipaggio sulle modalità di ritiro sottobordo del loro bagagli Delivery At Aircraft. Tali bagagli potranno essere scaricati e posizionati dallo staff in prossimità della scaletta di discesa dalla cabina del velivolo e/ o riconsegnati al nastro riconsegna bagagli da stiva in arrivo in modo da consentire il riconoscimento ed il ritiro da parte del corrispondente passeggero.

7.9. TRASPORTO ARMI (ACCETTAZIONE, IMBARCO, RICONSEGNA)

Il trasporto di armi e di munizioni è regolamentato dalla Legge 694/23 dicembre 1974. Tali articoli possono essere accettati unicamente come bagaglio registrato, etichettato fino a destinazione finale e sotto la supervisione della Polizia di Frontiera.

7.9.1. Trasporto armi in partenza

Il passeggero in partenza dal territorio nazionale con aeromobile nazionale o straniero adibito al servizio di pubblico trasporto, il quale porti con sé, sulla persona o nel bagaglio a mano o da stiva, armi o munizioni, ha l'obbligo di farne denuncia, prima dell'accettazione da parte del Vettore e di consegnarle all'ufficio di Polizia di Frontiera presente in Aeroporto.

- Il passeggero si recherà al check-in per effettuare la registrazione e la dichiarazione di trasporto dell'arma e/o munizioni per la destinazione prescelta, riceverà e compilerà l'apposito modulo "Dichiarazione per il trasporto di armi e munizioni come bagaglio" in triplice copia controfirmato e gli verrà consegnata l'etichetta da apporre sulla valigetta rispondente agli specifici requisiti previsti dalla vigente normativa.

- Il check-in agent contatterà il Supervisor Security riferendo:
 - quantità e tipologia di armi e/o munizioni,
 - numero della stiva/compartimento in cui è riposto il relativo contenitore,
 - scalo di provenienza,
 - compagnia e sigla/numero del volo,
 - stand assegnato,
 - orario stimato di arrivo.
- La Polizia di Frontiera verificherà che il passeggero abbia ricevuto la documentazione necessaria dal Vettore al momento della registrazione e si occuperà per quanto di competenza della registrazione dell'arma.
- Presso il locale posto fisso di Polizia di Frontiera viene trattenuta una copia della dichiarazione di trasporto.
- Presso il locale posto fisso di Polizia di Frontiera l'arma viene separata nelle sue parti, chiusa e sigillata in apposito contenitore.
- La (GPG) Guardia Particolare Giurata incaricata dal Supervisor security del servizio di scorta ritira presso il locale posto fisso di Polizia di Frontiera la copia del documento di trasporto del Vettore, compila l'apposito registro di consegna e procede solo dopo che i passeggeri sono già imbarcati, a trasportare l'arma e/o munizioni sottobordo, utilizzando un percorso stabilito in accordo con gli Enti di Polizia.
- La GPG con la collaborazione dell'addetto di Rampa cura lo stivaggio dell'arma nell'aeromobile.
- La GPG cessa il proprio servizio di scorta al momento dello sblocco dell'aeromobile e dopo aver comunicato all'ufficio della Polizia di Frontiera il numero identificativo della stiva dell'aeromobile in cui è stata collocata l'arma.

7.9.2. Trasporto armi in arrivo con aeromobile adibito al servizio di pubblico trasporto

Il Prestatore comunica preventivamente - almeno un'ora prima del termine dell'orario di servizio degli addetti alla sicurezza - al capoturno Polaria e al supervisor Security, l'arrivo dell'arma e/o munizioni unitamente ai seguenti dati:

- quantità e tipologia di armi e/o munizioni,
- numero della stiva/compartimento in cui è riposto il relativo contenitore,
- scalo di provenienza,
- compagnia e sigla/numero del volo,
- stand assegnato,
- orario stimato di arrivo.

La Guardia Particolare Giurata incaricata del servizio di scorta sarà presente sottobordo all'arrivo del volo; eventuali ritardi e aggiornamenti dovranno essere comunicati con la massima tempestività.

La stiva dell'aeromobile contenente l'arma e/o munizioni verrà aperta in presenza della G.P.G. che prelevato il contenitore con la collaborazione dell'addetto di rampa, lo scorterà sino all'ufficio di Polizia per la consegna al capoturno; l'arma dovrà essere prelevata prima dell'inizio dello sbarco dei passeggeri e dei bagagli.

La Guardia Particolare Giurata compila successivamente l'apposito registro presso l'ufficio Security.

L'incaricato della Polizia che riceve in consegna l'arma e/o munizioni gestisce la custodia e la successiva riconsegna al legittimo proprietario, previo riscontro/verifica dell'arma/munizioni nonché rispondenza della documentazione presentata dall'interessato.

In caso di arma segnalata in arrivo in transito indiretto (cambio aeromobile) la GPG è presente sottobordo dal momento dell'ingresso al parcheggio dell'aeromobile in arrivo. Prende in consegna l'arma e la trasporta sottobordo dell'aeromobile in partenza.

In caso la partenza dell'aeromobile sia protratta nel tempo, la GPG consegna l'arma all'ufficio di Polizia e, al momento della partenza dell'aeromobile, la prende in consegna trasportandola nuovamente sottobordo, facendola stivare alla sua costante presenza.

In caso di arma e/o munizioni Rush, la GPG le prende in custodia e le consegna nel tempo e percorso più brevi possibili all'ufficio di Polizia di Frontiera;

Nel caso in cui vengono rilevate situazioni sospette, la GPG le segnala immediatamente alla Polizia di Frontiera.

7.9.3. Trasporto armi in partenza su voli privati

Il passeggero all'arrivo in Aeroporto notifica al personale handling il possesso dell'arma. Il personale Handling farà compilare al proprietario/passeggero l'apposito modulo (il modulo è specifico per ogni Operatore Aereo) e consegnerà allo stesso l'etichetta da apporre sulla valigetta rispondente agli specifici requisiti previsti dalla vigente normativa; successivamente, provvederà ad accompagnarlo presso gli uffici di Polizia per la verifica della titolarità al trasporto dell'arma e la relativa consegna.

L'arma sarà quindi custodita dal passeggero nell'apposita cassetta di sicurezza.

La Polizia di Frontiera affiderà l'arma all'addetto security designato dal supervisor ad effettuare la scorta sottobordo e la consegna al Comandante. L'addetto security attenderà lo sblocco dell'aeromobile.

7.9.4. Trasporto armi in arrivo su voli privati

L'ufficio operativo del servizio Handling, ricevuta la notifica da parte della Compagnia/Esercente e/o dal Comandante del volo in ordine alla partenza dell'arma, informa il capoturno Polaria e il Supervisor security; quest'ultimo per l'organizzazione del servizio di scorta.

La GPG presente sottobordo all'arrivo del volo, prende in consegna l'arma direttamente dal Comandante e procede alla scorta sino all'ufficio di Polizia di Frontiera per la consegna al capoturno.

7.10. GESTIONE BAGAGLI NON ACCOMPAGNATI NON IDENTIFICATI, NON RECLAMATI, RUSH

I bagagli non accompagnati sono quelli che per diverse cause non sono trasportati sullo stesso aeromobile in cui viaggia il passeggero e si distinguono in:

- ❖ **Bagagli non identificati:** sono quelli sprovvisti di etichetta e rinvenuti nell'area di riconsegna. Sarà cura del Prestatore/Autoprodotto/Vettore risalire, attraverso l'eventuale targhetta nominativa del proprietario o altri metodi d'indagine, al passeggero e al volo di destinazione, per l'eventuale riavvio. Se l'identificazione non dovesse risultare possibile, il bagaglio sarà trattato secondo quanto previsto dalle procedure Lost & Found e dal successivo paragrafo 7.11.
- ❖ **Bagagli non reclamati:** sono quelli etichettati per lo scalo dove vengono rinvenuti, ma non reclamati da nessun passeggero. Il bagaglio sarà trattato dal Prestatore/Autoprodotto/Vettore secondo quanto previsto dalle procedure Lost & Found;
- ❖ **Bagagli non accompagnati:** sono quelli non accompagnati per mancato imbarco del passeggero o per sbarco dello stesso. Sarà cura del Prestatore/Autoprodotto/Vettore risalire, attraverso l'eventuale targhetta nominativa del proprietario o altri metodi d'indagine, al passeggero e al volo di destinazione, per l'eventuale riavvio. Se l'identificazione non dovesse risultare possibile, il bagaglio sarà trattato secondo quanto previsto dalle procedure Lost & Found;

- ❖ **Bagagli Rush:** sono i bagagli precedentemente detti “non accompagnati”, “non reclamati” e “non identificati” che vengono rinviati al proprietario. Tali bagagli vengono rinviati allo scalo di destinazione secondo procedura denominata “Rush”. Il Prestatore/Autoproduttore/Vettore che ha in carico il bagaglio appone l'apposita etichetta “RUSH”. Il bagaglio viene così consegnato alle postazioni controllo di sicurezza bagaglio da stiva per i previsti controlli di sicurezza.

L'operatore security esegue il controllo radiogeno del bagaglio prima di inviarlo nell'area smistamento bagagli e compila il registro dei bagagli RUSH. Il prestatore/Autoproduttore/Vettore controfirmerà il registro, per attestare la avvenuta consegna del bagaglio. In caso di controllo di sicurezza con esito positivo, il bagaglio viene avviato all'area smistamento bagagli attraverso il nastro trasportatore.

In caso di controllo di sicurezza con esito negativo, il bagaglio verrà bloccato e richiesto l'intervento della Polizia di Frontiera. .

7.11. GESTIONE OGGETTI RINVENUTI

I bagagli, gli oggetti o cose mobili, di qualsiasi valore, rinvenuti nell'Aeroporto di Pescara e non direttamente riconducibili ad un Vettore, saranno trattati come “oggetti rinvenuti”.

Chiunque ritrovi tali oggetti dovrà consegnarli al Supervisore Security, il quale avrà cura di registrarli, prenderli in carico e custodirli. Gli oggetti saranno custoditi presso l'ufficio Security per 30 giorni al termine dei quali, se non reclamati, verranno consegnati presso l'ufficio oggetti rinvenuti del Comune di Pescara.

I bagagli privi d'identificazione e i plichi in genere, rinvenuti ed abbandonati in aree aeroportuali, prima di essere rimossi e consegnati al Supervisore Security, devono essere sottoposti al controllo di sicurezza da parte della Polizia di Frontiera; pertanto ogni operatore è tenuto ad avvisare quest'ultima che attiverà le procedure di controllo.

I documenti personali smarriti e ritrovati verranno consegnati dal Supervisore Security alla Polizia di Frontiera.

Le segnalazioni di smarrimento di oggetti possono essere inoltrate alla SAGA via e-mail o via fax, la quale gestirà le segnalazioni dei passeggeri e/o utenti che chiedano informazioni in merito agli oggetti, effettuerà le ricerche preliminari e concorderà con gli stessi, in conformità con le procedure interne alla società, le modalità di consegna.

7.12. GESTIONE ANOMALIE E MALFUNZIONAMENTI IMPIANTI SECURITY

I bagagli che dovessero danneggiarsi o aprirsi all'interno delle macchine X-Ray verranno riconfezionati dal personale della Ditta di Sicurezza. Di ciò verrà data tempestiva comunicazione al responsabile del Prestatore/Autoproduttore per la necessaria informativa al passeggero.

Avarie parziali o totali degli impianti dei controlli di sicurezza potranno determinare temporanei rallentamenti delle operazioni di smistamento bagagli. In tal caso, l'ADM informerà tempestivamente i Vettori/Prestatori/Autoproduttori interessati concordando con gli stessi le azioni da intraprendersi per evitare o minimizzare penalizzazioni operative.

7.13. SERVIZI AI PASSEGGERI A RIDOTTA MOBILITÀ (PRM)

In relazione all'erogazione del servizio di assistenza ai passeggeri con disabilità ed a mobilità ridotta, di seguito definiti PRM, la normativa vigente e, più precisamente, il Regolamento CE 1107/2006, il documento ECAC n. 30 e la Circolare ENAC Gen-02A prevede che, a partire dal 26 luglio 2008, il Gestore Aeroportuale sia responsabile per l'erogazione del servizio di assistenza a tali passeggeri.

L'assistenza PRM sullo scalo di Pescara risponde al numero telefonico 085 43242333 e dispone dell'indirizzo di posta elettronica: operativo@abruzzo-airport.it.

Il Gestore è, inoltre, responsabile per le infrastrutture, i mezzi e gli strumenti che contribuiscono alla fornitura del servizio stesso e supervisiona il rispetto della normativa da parte di tutti gli Operatori Aeroportuali incluso il processo di formazione del personale a contatto con il pubblico.

Per poter usufruire di tali servizi il passeggero deve informare il Vettore al momento della prenotazione con almeno 48 ore di anticipo rispetto alla prevista partenza. Il Vettore provvederà a notificare, in anticipo, la richiesta al Gestore per predisporre l'assistenza necessaria.

Al fine di adempiere alla pre-notifica, il tipo di messaggio da utilizzare è il PAL inviato all'indirizzo SITA PSRKK1P - PSRKO1P - HDQRM1P.

Una mail in formato standard del messaggio IATA (operativo@abruzzo-airport.it) è accettata in caso di emergenza o indisponibilità della rete SITA. PAL rimane la prima scelta di notifica.

Il servizio di assistenza ai PRM è fornito da SAGA che attraverso proprie strutture, attrezzature e personale garantisce a tali passeggeri il servizio di assistenza dai punti di arrivo in Aeroporto designati, fino al posto a sedere a bordo degli aeromobili e viceversa.

La SAGA in accordo all'informativa ricevuta dai Vettori, agenti e/o operatori turistici nel rispetto del Regolamento CE 1107/2006, garantisce l'assistenza ai PRM nei modi e tempi previsti, nell'assoluto rispetto dei requisiti di qualità e "customer care" sia per i passeggeri a ridotta mobilità che abbiano prenotato il servizio di assistenza in anticipo ma anche per coloro che dovessero richiederlo direttamente in Aeroporto durante la fase di accettazione o prima dell'imbarco sull'aeromobile, dando priorità ai passeggeri con preventiva richiesta.

I Vettori/Autoproduttori/Prestatori dovranno fornire al Servizio Terminal e PRM l'informativa dei passeggeri PRM trasportati per i voli sia in arrivo che in partenza.

L'informativa dovrà essere inviata, tramite messaggi PSM (Passenger Service Message), oltre che agli indirizzi SITA forniti dagli Handler, all'indirizzo SITA del Servizio Terminal PSRKK1P - PSRKO1P - HDQRM1P almeno 36 ore prima del previsto arrivo o partenza del volo.

7.13.1. Sala amica e punti di chiamata ed assistenza

La sala Amica è dedicata all'accoglienza ed assistenza dei passeggeri con disabilità o mobilità ridotta in partenza e in arrivo all'Aeroporto. La sala si trova in prossimità dei varchi di sicurezza.

La fruibilità del Servizio PRM è garantita da 2 punti citofonici di chiamata dislocati presso l'ingresso del terminal e l'ingresso ai gates di imbarco.

7.14. MINORI NON ACCOMPAGNATI

L'assistenza a minori non accompagnati avviene sotto la responsabilità e con oneri a carico dell'operatore con cui stipulano il contratto relativo al titolo di viaggio che fissa altresì i limiti di età e le procedure operative.

In accordo alle procedure del Manuale operativo del Vettore che li trasporta, i minori non accompagnati in arrivo e partenza dall'Aeroporto devono essere sempre presi in custodia dalle persone designate e dichiarate nell'apposita documentazione di accompagnamento prevista, dal personale del Vettore o da esso designato in accordo alle procedure del predetto Manuale. I minori non accompagnati non devono essere mai lasciati da soli.

Il personale di scalo incaricato dal Vettore dovrà avere cura di verificare la completezza della documentazione in possesso del Minore non accompagnato nonché la corrispondenza delle persone che lo accompagnano e/o che in arrivo lo prendono in consegna.

7.15. SERVIZIO DI BIGLIETTERIA AEREA

Il Gestore assicura il servizio di biglietteria pubblica aerea all'interno dell'aerostazione in concomitanza dei voli.

Il Vettore che intenda avvalersi del servizio biglietteria aerea offerto dal Gestore, deve inoltrare formale richiesta a commerciale@abruzzo-airport.it, che perfeziona gli accordi in apposito contratto.

Il Servizio Biglietteria comprende:

- emissioni biglietti ex novo
- prenotazioni e informazioni su tariffe

- rimissione biglietti su base volontaria con eventuale incasso di penale
- rimissione biglietti su base involontaria a seguito di irregolarità operative (cancellazioni, ritardi, overbooking ecc.): in questi casi l'ufficio biglietteria della SAGA provvederà unicamente, sulla base delle procedure/procedure istruzioni del Vettore, ad emettere i documenti, mentre la dovuta assistenza ai passeggeri verrà fornita dal Prestatore/Vettore
- assistenza ai passeggeri in caso di overbooking o DBC (Denied Boarding Compensation) sulla base delle procedure/istruzioni del Vettore; mentre la prevista erogazione di risarcimento ai passeggeri sarà a cura del Vettore
- emissione e gestione documenti MPD (Multiple Purpose Document)
- incasso eccedenze bagaglio per Vettori di Linea e Charter
- rimborso di biglietti emessi dalla SAGA, nel rispetto delle regole tariffarie del Vettore

In caso di ritardo o cancellazione dei voli, la Biglietteria rimane aperta.

Le forme di pagamento accettate da SAGA per i servizi di biglietteria (con le limitazioni previste dai singoli Vettori) sono:

- contante per importi non superiori alla soglia stabilita dalla normativa vigente applicabile;
- Bancomat;
- carte di credito: esibite dal titolare delle stesse e devono essere debitamente firmate, come previsto dalle procedure degli istituti di credito;

Inoltre, in caso di mancato funzionamento delle casse automatiche, il pagamento della sosta delle autovetture potrà essere effettuato presso la Biglietteria.

7.16. PRIMO SOCCORSO

Secondo quanto previsto dalla Convezione per la Gestione totale dell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo, il Gestore ha il compito di assicurare i servizi di Primo Soccorso Sanitario Aeroportuale (PSSA).

La postazione fissa di PSSA, la cui gestione e responsabilità è attualmente affidata all'ASL (Pescara) tramite apposita convenzione, è tenuta istituzionalmente ad effettuare il primo intervento in caso di emergenza aeronautica, nonché a fornire la prima assistenza sanitaria a chiunque per qualsiasi motivo sia presente nel sedime aeroportuale e necessiti di un' assistenza medica.

Sono pertanto responsabilità del servizio offerto dalla ASL la gestione del servizio e la fornitura di personale medico e paramedico come di seguito indicato, di autoambulanze, farmaci e presidio, nonché la gestione del materiale (attrezzature e mezzi) necessario al primo soccorso.

È responsabilità del Gestore assicurare la disponibilità e la manutenzione di idonei locali destinati all'espletamento del servizio.

Si precisa inoltre che l'ambulanza presente in Aeroporto, essendo dedicata esclusivamente al primo intervento in ambito aeroportuale, non può effettuare trasporti o interventi al di fuori del sedime aeroportuale, salvo il caso di intervento per massima emergenza nelle immediate vicinanze del sedime.

CAPITOLO 8 – VIABILITA' ESTERNA
8.1. ACCESSO E CIRCOLAZIONE IN AREA LANDSIDE

La viabilità, la circolazione e la sosta degli autoveicoli nelle aree demaniali esterne aperte al pubblico dell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo sono indicate nella planimetria "Viabilità Esterna Aeroporto Internazionale d'Abruzzo" mostrata di seguito.

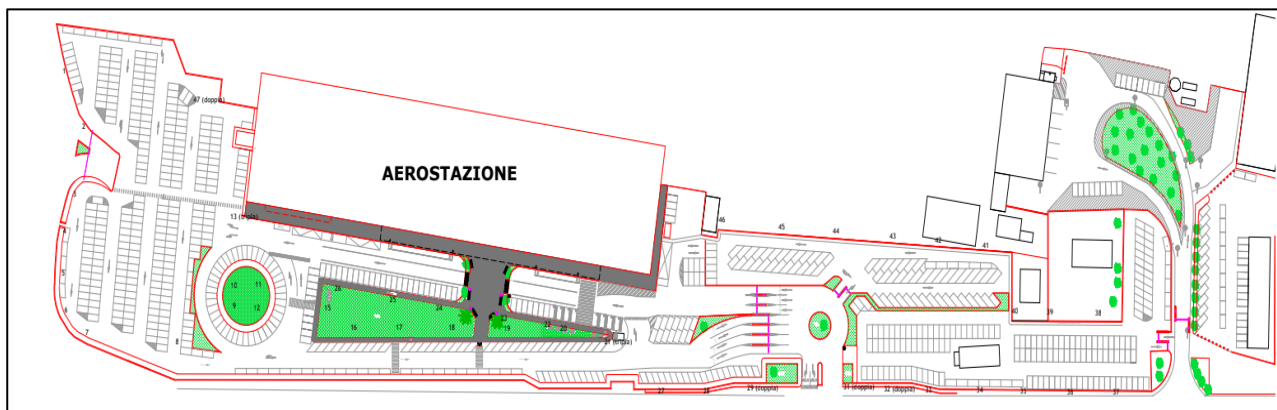


Figura 7 - Mappa viabilità esterna Aeroporto Internazionale d'Abruzzo

In tutta l'area demaniale aperta al pubblico è vietato:

- depositare rifiuti, gettare carta e materiale di qualsiasi natura per terra (mozziconi di sigaretta, gomma da masticare ecc.);
- imbrattare e deturpare le superfici pavimentate e i beni mobili ed immobili ivi presenti;
- calpestare le aree verdi e le aiuole, nonché tenere comportamenti in contrasto con la normale decenza ed il pubblico pudore;
- distribuire materiale pubblicitario.

Il limite di velocità massima consentita all'interno dell'area demaniale da parte degli autobus, veicoli, autocarri e motocicli è 30 Km/h (Ord. ENAC 02/2015)

La sosta di autoveicoli e motoveicoli in aree non destinate a stalli sosta/parcheggi come indicati dalla Figura 7 comporterà, oltre l'applicazione della relativa sanzione pecuniaria, l'adozione della misura della rimozione del veicolo con addebito delle relative spese (rimozione ed eventuale custodia del mezzo) a carico del contravventore.

Ai contravventori delle suddette prescrizioni e divieti, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, si applicano le norme sanzionatorie previste dal Nuovo Codice della Strada.

Lungo l'intera recinzione, per una larghezza di 5 metri non deve essere installata alcuna struttura mobile o fissa che superi i 20 cm di altezza o che comunque possa costituire elemento di facilitazione per lo scavalco della recinzione o nascondiglio per eventuali sabotatori (es. autoveicolo in sosta).

L'onere del rispetto di tale vincolo ed il relativo mantenimento in stato di sicurezza è del Gestore aeroportuale. Quest'ultimo può trasferire tale responsabilità ad eventuali concessionari o sub-concessionari terzi (es. Aeroclubs, autonoleggi, titolari di licenze, ecc.). In caso di inosservanza alle disposizioni di tale vincolo troverà applicazione la disciplina dell'Art. 1174 del C.di N.

Aree dedicate ai passeggeri e clienti

Si definiscono tali tutte le aree dedicate ai passeggeri e ai clienti, nonché tutti gli spazi destinati alla sosta a pagamento di autovetture a medio e lungo periodo.

Tali aeree hanno le seguenti caratteristiche:

- sono gestite da SAGA con impianti automatici a sbarre,
- il pagamento della sosta deve essere effettuato presso le apposite casse automatiche,
- la SAGA si riserva la facoltà di emettere tessere di abbonamento all'utenza che ne faccia richiesta.
- la SAGA è responsabile della manutenzione delle aree di sosta,
- il passeggero/cliente è tenuto a rispettare il regolamento del parcheggio esposto all'ingresso.

Aree dedicate al personale aeroportuale

Si definiscono aree dedicate al personale aeroportuale tutti gli spazi destinati alla sosta di autovetture del personale addetto dei diversi soggetti aeroportuali.

L'uso di tali aree è limitato all'orario di lavoro.

8.2. RIMOZIONE VEICOLI ABBANDONATI

I veicoli in evidente stato di abbandono saranno segnalati da SAGA alla Polizia di Frontiera che, a seguito di sopralluogo, attiverà le procedure di rimozione se previste.

CAPITOLO 9 – SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)

9.1. PREMESSA

Per sicurezza (safety), in accordo alla definizione contenuta nel Safety Management Manual (Doc. 8959) dell'ICAO, si identifica la condizione nella quale la possibilità di danni a persone o proprietà è ridotta e mantenuta pari o al di sotto di un livello accettabile attraverso un processo continuo di identificazione dei pericoli (hazard) e gestione dei rischi.

Il Safety Management System (SMS) si basa su di un approccio organizzato alla gestione della sicurezza: un SMS efficace permette l'identificazione dei pericoli che possano avere impatto sull'attività svolta dall'organizzazione, la valutazione dei rischi associati a tali pericoli e l'individuazione di priorità in modo da consentire la messa in atto di misure di mitigazione adeguate a ridurre i rischi al livello più basso ragionevolmente possibile e accettabile (*as low reasonability practible – ALARP*).

Il Safety Management System è un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate e a valutare al contempo l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per correggerne le eventuali deviazioni.

L'SMS definisce infatti le modalità per individuare i processi, le procedure e le risorse per la realizzazione delle politiche di sicurezza del gestore, nonché i compiti, i poteri e le responsabilità del personale. L'SMS non è uno sistema statico, né una struttura rigida, ma è piuttosto il frutto di un continuo "work in progress" all'interno del sistema Aeroporto.

Il Safety Management System (SMS) è relativo a tutte le attività afferenti la safety aeroportuale e pertanto tutti i soggetti che intervengono in tali attività sono tenuti a conformarsi ai requisiti di sicurezza dell'Aeroporto e ad applicarne le relative procedure.

In conseguenza del suo carattere omnicomprensivo, il SMS permette di conferire una maggiore uniformità all'intera organizzazione, di razionalizzare i rapporti interni alla Società di Gestione e della stessa con gli altri soggetti, assegnando, in maniera univoca i compiti e le responsabilità afferenti a ciascun soggetto, riducendo in questo modo ogni incertezza o errore organizzativo (*Safety responsibility*).

9.2. SMS NELL'AEROPORTO INTERNAZIONALE D'ABRUZZO

L'SMS è un sistema dinamico, flessibile e di rapida adattabilità agli sviluppi aeroportuali e ad ogni cambiamento di natura legislativa, tecnologica e procedurale.

Il SMS è un approccio proattivo alla sicurezza integrato nel sistema di gestione.

I componenti chiave dell'SMS nell' Aeroporto Internazionale d'Abruzzo sono coerenti con le Linee Guida di ENAC in riferimento Ed. n.1 del 6 Giugno 2013 e con il DOC ICAO 9859 "Safety Management Manual" (SMM), esso comprende le seguenti 4 componenti fondamentali:

- ❖ politica e obiettivi di sicurezza;
- ❖ identificazione degli hazard e safety risk management;
- ❖ safety assurance;
- ❖ promozione della sicurezza.

Gli elementi costitutivi dei 4 componenti fondamentali sono:

- determinazione delle politiche di sicurezza del Gestore;
- valutazioni generali sulla specifica realtà del Sistema Aeroporto;
- identificazione dei rischi;
- analisi dei rischi in termini di stima della gravità e della probabilità degli eventi associati al fattore dei rischi individuati;
- processo di valutazione dei rischi;
- valutazione dell'accettabilità dei rischi attraverso una matrice di tollerabilità;
- elaborazione e applicazione di eventuali misure di "mitigation";

- Reporting System;
- programmazione di auditing;
- riesame e miglioramento del Sistema.

L'attuazione delle politiche di sicurezza, il riesame ed il miglioramento dell'SMS sono attribuzioni e responsabilità esclusive del Gestore aeroportuale.

9.3. COMITATI DEL GESTORE

9.3.1. Management Review Board (MRB)

Il Management Review Board è un comitato composto esclusivamente da membri della società di gestione aeroportuale, e rappresenta l'integrazione del Safety Board e del Management system board. Esso ha l'obiettivo:

- di permettere la condivisione, e la successiva assegnazione di "priorità" e decisione, delle misure di mitigazione del rischio, non solo come strategia Reattiva ma anche Proattiva e Predittiva (laddove possibile);
- di supportare l'Accountable Manager ed i Responsabili aziendali nella verifica di conformità dell'SMS SAGA ai requisiti regolamentari;
- di attuare le politiche di sicurezza & qualità;
- del miglioramento continuo della safety aeroportuale.

Il Board è composto dall'Accountable Manager, dai Responsabili di Area, dal Safety Manager (che ne cura la segreteria tecnica), dal Responsabile Compliance Monitoring & Qualità, dal Security Manager, dal RSPD e RSTA, e dagli Airport Duty Managers/ADM.

Il Comitato si riunisce periodicamente, di norma ogni 3 mesi, a meno di urgenze o criticità che richiedono risposte immediate o a breve, per valutare, condividere e decidere in merito alle possibili azioni derivanti da:

- risultati del sistema di auditing;
- statistiche di safety ed i risultati delle analisi del Reporting System;
- risultati derivanti dalle azioni correttive;
- valutazione delle safety performance aziendali e definizione dei "Safety Targets" futuri;
- identificazione dei rischi e le associate azioni per la gestione degli aspetti ad essi correlati;
- attività derivanti dalle risultanze degli audit dei Team di certificazione ENAC;
- attività dei vari comitati Aeroportuali.

Il Board ha un carattere proattivo nella discussione e di coordinamento di tutti gli aspetti operativi al fine di un riesame e miglioramento del sistema. La priorità delle eventuali azioni di miglioramento e di mitigazione del rischio, saranno decise dall'Accountable Manager, che ne assicura la sostenibilità economica, mentre i relativi Responsabili di Area ne assicureranno l'implementazione.

Il Safety Manager, o la persona incarica dal Board (la policy è di gestire a turno tra i partecipanti il MRB), redigerà il verbale che rappresenterà una sintesi di quanto discusso nel comitato e non l'occasione per introdurre argomenti "nuovi". Il Verbale si riterrà approvato se dopo 10 giorni dal suo invio ai partecipanti non sono segnalati commenti.

9.3.2. Airport Safety Committee (ASC)

L'Airport Safety Committee, presieduto dal Safety Manager di SAGA, è un comitato aeroportuale di tipo consultivo, a cui partecipano rappresentanti di tutti gli Enti Pubblici ed Operatori aeroportuali, dotati di autonomia decisionale e di capacità di assunzione di responsabilità verso l'esterno.

In particolare, i membri attuali sono:

- Nominated Persons SAGA;
- ENAV;
- Vigili del Fuoco (distaccamento aeroportuale);

- Sanità Aerea e Primo Soccorso Aeroportuale;
- Polizia di Frontiera;
- Agenzia delle Dogane e Guardia Di Finanza;
- Rappresentante dei Vettori, Operatori di Elicotteri ed altri Operatori/Enti presenti sullo scalo.

Tale comitato ha le seguenti finalità:

- assicurare la partecipazione di tutti i soggetti operanti in Aeroporto;
- coinvolgere tutti gli operatori aeroportuali sugli obiettivi di sicurezza;
- analizzare e proporre soluzioni alle problematiche riscontrate;
- coinvolgere gli operatori sui risultati dell'SMS (risk assessment, azioni correttive, ecc.);
- analizzare congiuntamente le eventuali problematiche riscontrate nelle operazioni aeroportuali e le proposte di cambiamento suggerite dai vari soggetti presenti nell'ambito del Committee.

L'ASC si riunisce normalmente ogni 6 mesi ma, per problematiche specifiche o urgenti, può essere convocato con frequenze diverse.

Il Safety Manager SAGA redigerà il resoconto/verbale dell'ASC, che rappresenterà una sintesi di quanto discusso nel comitato e non l'occasione per introdurre argomenti "nuovi". Il Verbale si riterrà condiviso se dopo 10 giorni dal suo invio ai partecipanti non sono segnalati commenti, che (se ricevuti) verranno allegati allo stesso.

9.3.3. Local Runway Safety Team (LRST)

Il Local Runway Safety Team (LRST), come da Circolare ENAC APT-30, rappresenta un sottocomitato specializzato dell'Airport Safety Committee.

Il LRST si riunisce di norma ogni 6 mesi o comunque sempre in presenza di specifiche criticità o eventi di Runway Incursion. Normalmente il LRST viene convocato nella stessa giornata dell'ASC ed ha il compito specifico di analizzare e valutare la sicurezza operativa della pista onde poter concretamente contribuire all'adozione di idonee misure correttive e/o preventive, finalizzate a contenere, diminuire o eliminare le incursioni in pista ("Runway Incursions").

Al pari dell'ASC, è presieduto dal Safety Manager SAGA, ed è composto da:

- Nominated Persons SAGA,
- ENAV,
- Vigili del Fuoco (distaccamento aeroportuale),
- Reparti volo Enti di Stato,
- Operatori aerei (se di base).

È comunque facoltà del Gestore invitare al LRST ogni altro soggetto pubblico o privato che si trova ad operare con continuità nell'area di manovra dell'Aeroporto.

Il Safety Manager SAGA redigerà il verbale del LRST, che rappresenterà una sintesi di quanto discusso nel comitato e non l'occasione per introdurre argomenti "nuovi". Il resoconto/verbale si riterrà condiviso se dopo 10 giorni dal suo invio ai partecipanti non sono segnalati commenti, che (se ricevuti) saranno allegati allo stesso.

9.4. REPORTING SYSTEM

Uno degli elementi cardine del Safety Management System (SMS) è il "Sistema di Segnalazione e Gestione Incidenti ed Inconvenienti". Ogni evento anomalo contiene in sé gli elementi che, se opportunamente conosciuti ed indagati, possono costituire la base per azioni correttive opportune affinché l'evento non si ripeta nel futuro e/o per migliorare il sistema.

La segnalazione (a cui segue la raccolta, l'analisi, la valutazione, l'emissione di raccomandazioni e la diffusione dei dati di safety) di eventi viene controllata mediante un sistema di "safety reporting", esso ha unicamente l'obiettivo di prevenire incidenti e inconvenienti e non di attribuire colpe o responsabilità.

La segnalazione volontaria interna a SAGA ed al Sistema Aeroportuale di inconvenienti meno significativi (anche di ciò che può essere classificato come “problematiche minori”), rispetto a quelli per i quali è richiesta la segnalazione obbligatoria all’ENAC, è attivamente incoraggiata con l’obiettivo della condivisa “sicurezza delle operazioni Aeroportuali”. Questo consente infatti di monitorare le prestazioni di sicurezza e identificare l’andamento della sicurezza stessa.

Tutto il personale aeroportuale e quello di tutti gli Enti/Operatori aeroportuali devono partecipare attivamente al sistema di segnalazione di sicurezza. La procedura approvata ENAC e distribuita a tutti gli Enti/Operatori, è parte integrante del regolamento di Scalo adottato con Ordinanza della DA.

Le informazioni contenute nelle segnalazioni saranno de-identificate e possono essere utilizzate per identificare rischi per la sicurezza e rendere possibile l’attuazione delle appropriate azioni.

Tali informazioni sono utilizzate unicamente al fine di migliorare la sicurezza e non per biasimare gli individui in caso di errore.

Per incoraggiare la segnalazione senza il timore di ripercussioni, è importante che il personale abbia la certezza che vi sia una cultura aperta e giusta all’interno dell’organizzazione (come esplicitato nella Safety Policy SAGA).

Tutti gli Enti/Operatori, privati e pubblici (come previsto dalle norme) ed a tutti i livelli (dai responsabili al personale di “front line”) devono favorire la cultura del riporto e l’utilizzo e mantenimento di un adeguato sistema di segnalazione, che ha come obiettivo la prevenzione di eventi che possono causare danni o perdite (umane e materiali).

SAGA si è dotata di un sistema di reporting di sicurezza riservato/confidenziale, semplice e facile da utilizzare GSR – *Ground Safety Report*. Maggiori informazioni sulle metodologie di applicazione e di utilizzo si trovano all’interno del Manuale di Aeroporto (*Cap.2.2.8 Safety Reporting*)

Tale Report costituisce il più importante strumento di comunicazione affinché nessun evento venga trascurato; ogni anomalia può essere di grande valore nell’evidenziare eventuali cause potenziali di eventi di maggiore gravità: la segnalazione degli eventi è, ai fini della Safety, il maggior contributo alla prevenzione.

È comunque fondamentale garantire che i seguenti Report non intendono sostituirsi ai diversi modelli di reportistica adottati dai Soggetti ed Enti aeroportuali nelle diverse procedure già in essere, poiché l’obiettivo è quello di elaborare ed analizzare ulteriori dati al fine di evincere - attraverso il SMS - l’adeguato feed-back sulle prestazioni del sistema.

“ Le informazioni raccolte non avranno come scopo la ricerca di responsabilità personali, ma esclusivamente quello di individuare criticità del Sistema, al fine di poter effettuare una corretta valutazione e mitigazione dei rischi connessi alle attività aeroportuali ”

CAPITOLO 10 – QUALITÀ DEI SERVIZI

10.1. STANDARD DI QUALITÀ DEL SERVIZIO EROGATO

La SAGA, in qualità di Gestore dell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo, predispone e pubblica annualmente "La Carta dei Servizi del Gestore" (di seguito denominata CdS), in applicazione alla normativa vigente ENAC GEN 06 "LA QUALITÀ DEI SERVIZI NEL TRASPORTO AEREO – LE CARTE DEI SERVIZI STANDARD PER GESTORI AEROPORTUALI E VETTORI AEREI".

I livelli di qualità del servizio erogato, concordati e divulgati nella CdS, previa approvazione di ENAC, sono il riferimento delle prestazioni per il cui raggiungimento è richiesto l'impegno da parte di tutti i soggetti coinvolti; tali livelli sono definiti in base alle reali performance registrate l'anno precedente. Ogni soggetto che eroga servizi ai passeggeri è tenuto al raggiungimento dello standard qualitativo del servizio previsto nella CdS.

La SAGA è responsabile dell'attività di monitoraggio/misurazioni delle prestazioni erogate ai passeggeri dai diversi soggetti di competenza e della divulgazione dei risultati emersi.

Le modalità di gestione previste dalla Circolare GEN 06 ENAC vengono adottate da SAGA quali modalità di controllo del rispetto degli obiettivi da parte dei soggetti responsabili dei servizi.

la Saga individua, all'interno del proprio personale, il Responsabile della Qualità dei servizi che si occupa dell'attuazione delle politiche di qualità dei servizi offerti in ambito aeroportuale ed il loro riesame ai fini del miglioramento degli standard.

10.2. MODALITÀ DI RILEVAZIONE

In accordo a quanto definito nel documento dell'ENAC Allegato 1 – Circolare GEN 06 – Linee guida, SAGA effettua periodicamente, tramite società esterna certificata e/o adeguato personale SAGA, il monitoraggio dei livelli di qualità di tutti i servizi, effettuati da proprio personale e/o da enti terzi, riportati nella CdS, al fine di verificare il rispetto degli standard definiti.

I monitoraggi dei livelli di qualità erogata e percepita vengono pianificati e realizzati secondo le schede metodologiche riportate nel documento dell'ENAC Allegato 2 - Circolare GEN 06 – Metodologia.

Per gli indicatori i cui standard sono espressi in livello di soddisfazione dei passeggeri, la numerosità del campione da intervistare è stabilita in base all'errore campionario del 3% con un livello di confidenza del 95%. La percentuale di passeggeri soddisfatti si ottiene dal totale degli intervistati che hanno fornito risposte positive rispetto al totale delle persone intervistate.

Per gli indicatori che riguardano la funzionalità di impianti e la disponibilità di infrastrutture, i dati sono forniti dai sistemi SAGA e sono di pertinenza del sistema aeroportuale globale. I dati statistici relativi al traffico aeroportuale sono rilevati attraverso il Giornale di Scalo SAGA

10.3. GESTIONE NON CONFORMITÀ

SAGA invia periodicamente, per quanto di propria competenza, in base alla rilevanza che l'elemento monitorato ha sull'operatività o sulla soddisfazione dei clienti, i risultati dei monitoraggi agli operatori.

Nei casi in cui si registrino significativi scostamenti dagli standard definiti, la SAGA ne dà tempestiva comunicazione a ENAC DA e richiede la convocazione del Comitato sulla regolarità e qualità dei servizi aeroportuali al fine di effettuare un'analisi delle cause che hanno generato il disservizio e individuare congiuntamente agli Enti interessati possibili azioni correttive.

10.4. VALUTAZIONE RISULTATI IN SEDE DI COMITATO SULLA QUALITÀ DEI SERVIZI AEROPORTUALI

A cadenza annuale, ultimati i consuntivi relativi alla qualità del servizio, il Gestore convoca una riunione del Comitato sulla qualità dei servizi aeroportuali, al fine di valutare i risultati rilevanti, gli eventuali scostamenti negativi rispetto gli obiettivi prefissati e la possibilità di interventi correttivi.

In caso si riscontrassero significative non conformità, L'ENAC DA potrà richiedere agli Enti/Operatori coinvolti di avanzare proposte correttive, nel caso venisse richiesta l'implementazione, l'ENAC DA, inoltre, può stabilire le modalità e le tempistiche di verifica della loro efficacia e conseguenti provvedimenti applicabili nel caso in cui i soggetti coinvolti risultino inadempienti.

La riunione riguardante i risultati complessivi dell'anno concluso, sarà propedeutica all'emissione, da parte dell'ENAC DA, del parere favorevole alla CdS presentata.

10.5. GESTIONE RECLAMI

Ogni reclamo o suggerimento rappresenta uno strumento fondamentale per una corretta valutazione degli standard di qualità ed uno stimolo a ricercare il miglioramento continuo, attraverso la riflessione critica nei confronti del proprio operato ed in un'occasione per esaminare, delineare e, eventualmente, revisionare tutti i processi aeroportuali.

La SAGA, gestisce i reclami secondo quanto stabilito dal sistema di qualità aziendale in conformità alla norma UNI 9001. Per i propri suggerimenti o reclami i passeggeri possono utilizzare i moduli reperibili nella zona Landside. Tutti i commenti e le segnalazioni vengono presi in considerazione e formalizzando una risposta entro 20 giorni dalla data di ricezione. I moduli di reclamo possono essere inviati per posta, posta elettronica, fax o consegnati direttamente al personale di biglietteria o del check-in che provvederanno alla consegna al Responsabile della Qualità del Gestore.

Nel caso in cui il reclamo riguardi l'operato di un Prestatore/Autoprodotto/Subconcessionario, SAGA si impegna a trasmettere il reclamo al soggetto responsabile per le successive azioni di competenza.

Per le casistiche che esulano dalla responsabilità diretta della SAGA come Gestore e per le quali è la Compagnia aerea stessa a risponderne, la società SAGA si impegna a gestire e assicurare i rimborsi previa autorizzazione del Vettore con il quale il passeggero ha stipulato il contratto di viaggio.

10.6. MINIMI DI SCALO PER SERVIZI ESSENZIALI

In base a quanto definito nel documento dell'ENAC Circolare APT 19 "Regolamento di Scalo per gli aeroporti", sono stati individuati, per lo Scalo di Pescara, i seguenti indicatori relativi ai requisiti operativi minimi di scalo per i servizi essenziali:

INDICATORI	TEMPO
Tempo di riconsegna primo bagaglio	20'
Tempo di riconsegna ultimo bagaglio	30'
Tempo di attesa a bordo sbarco del primo passeggero	4'
Tempo di attesa in coda al check-in	15'
Tempo di attesa in coda al controllo di sicurezza	9'

Tabella 7 - Minimi di scalo

Nel caso dei requisiti minimi di scalo, gli indicatori sono espressi da misure che si riferiscono a valori oggettivi (es. tempi di attesa in coda). Le modalità per l'effettuazione delle rilevazioni saranno interamente oggettive, trasparenti e costanti nel tempo. Per ogni servizio da monitorare i controlli saranno effettuati secondo metodologie standardizzate, che sono quelle delle misurazioni finalizzate dalla Carta dei Servizi.

La SAGA effettuerà il monitoraggio delle prestazioni erogate, direttamente o tramite società di consulenza, e per ogni intervento nel quale si risconterà il non rispetto degli standard operativi minimi provvederà tempestivamente ad informare gli enti di competenza procedendo con le azioni stabilite.

La Carta dei Servizi, predisposta dal Gestore per l'anno successivo con i relativi obiettivi viene inviata all'ENAC DA unitamente al risultato dei monitoraggi relativi all'anno precedente per la sua approvazione.

Come previsto dalla GEN-06, la redazione e la pubblicazione della Carta dei Servizi approvata è a cura del Gestore Aeroportuale.

CAPITOLO 11 – PROVVEDIMENTI

11.1. CONTROLLO, SANZIONI E MISURE INTERDITTIVE

Il Gestore, nel regolare svolgimento delle proprie funzioni e/o nell'ambito di specifici controlli a campione, effettua verifiche sul rispetto del Regolamento o di ogni altro documento collegato e espressamente richiamato.

Qualora, nell'ambito delle predette attività, rilevi comportamenti inadempienti o violazioni al contenuto del Regolamento e documenti, sopra richiamati, il Gestore Aeroportuale può intervenire nei confronti degli operatori interessati secondo una o diverse delle seguenti modalità (Art. 705 CdN)

- proporre "all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti e delle disposizioni del Regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aerei e aeroportuali";
- applicare "in casi di necessità e urgenza e salva ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal Regolamento di scalo e dal Manuale di Aeroporto".

Il Gestore espleta le funzioni di controllo di propria competenza mediante attività di audit programmate e/o attraverso singoli rilievi di violazioni degli obblighi discendenti dal Regolamento e/o dalla normativa e regolamentazione applicabile in ambito aeroportuale.

Inoltre, nell'ottica della tutela della safety delle operazioni, il Gestore effettua specifici controlli sulle attività effettuate in apron dagli operatori privati durante le operazioni di assistenza agli aeromobili.

Le funzioni di polizia degli aerodromi sono esercitate dall'ENAC (Art. 718 CdN) anche mediante le proprie articolazioni periferiche, unitamente all'applicazione delle sanzioni e alla ratifica delle misure interdittive temporanee di cui all'articolo 705, secondo comma, lettere e-bis) ed e-ter).

Ferme restando le competenze delle forze di polizia, i soggetti pubblici operanti negli aeroporti si coordinano su impulso e sotto la supervisione dell'ENAC.

Al personale dell'ENAC autorizzato a svolgere attività ispettiva è garantito l'accesso ai mezzi, alle aree aeroportuali e alle infrastrutture, nonché alle documentazioni pertinenti alle attività connesse alla navigazione aerea.

11.1.1. Accertamento e contestazione delle infrazioni

Per poter procedere alla verifica di qualsiasi natura rispetto a quanto previsto dal Regolamento, il personale del Gestore provvede, ove necessario, a raccogliere i dati e la documentazione disponibili (data e ora, numero dei tesserini, nominativo delle persone coinvolte, società coinvolta, ambito aeroportuale, descrizione degli accadimenti e/o documentazione fotografica dell'evento); provvede quindi a relazionare al proprio superiore.

In caso di violazioni gravi, il Gestore segnala ad ENAC, proponendo l'applicazione di sanzioni e/o altri provvedimenti nei confronti dell'operatore o del soggetto interessato.

L'ENAC valuterà quanto segnalato ed informerà il Gestore e l'operatore delle determinazioni adottate.

Qualora il soggetto ritenuto responsabile rifiuti di fornire le proprie generalità, il Gestore richiede l'intervento delle Forze dell'ordine, parimenti il Gestore richiede l'intervento delle Pubbliche Autorità presenti in Aeroporto ogni qualvolta si verifichi un fatto per il cui accertamento è opportuno il coinvolgimento di quest'ultime.

Nel caso di accertamento diretto delle infrazioni, le figure del Gestore titolate a svolgere tale attività provvedono, quando possibile, a segnalare immediatamente l'infrazione al soggetto ritenuto responsabile.

Il Gestore provvederà a contestare l'infrazione in forma scritta sulla base degli elementi raccolti dalle proprie figure incaricate e nel caso :

- riceva difesa scritta, il Gestore, qualora abbia valutato positivamente le eventuali giustificazioni addotte e/o le azioni di riparazione proposte, dispone l'archiviazione della posizione con contestuale comunicazione all'ENAC.

- non riceva alcuna difesa scritta da parte del soggetto ritenuto responsabile dell'infrazione rilevata, e/o dalle Società/Enti coinvolti, il Gestore trasmette la contestazione alla locale Direzione Aeroportuale per le azioni del caso.

11.2. SANZIONI

L'obbligo di rispettare le prescrizioni del Regolamento deve essere inteso come riferito non solo alle procedure ivi contenute ma anche a quelle in esso richiamate.

L'accertata inosservanza delle procedure, degli standard di qualità e dei parametri previsti dal Regolamento di Scalo e dalla Carta dei Servizi dell'Aeroporto approvati da ENAC comporta, a carico dell'Operatore, la comminazione di sanzioni amministrative ai sensi dell'art. 1174 del C.d.N. ("Inosservanza di norme di polizia"). Il Gestore dovrà, nelle materie di propria responsabilità, segnalare ad ENAC eventuali difformità che possano avere effetti sulla sicurezza o comunque sulla regolare operatività aeroportuale.

11.3. MISURE INTERDITTIVE

In casi di pericolo di un grave rischio per la safety, la security o l'ambiente aeroportuale, Il Gestore può, in caso di infrazione, interdire direttamente l'attività del soggetto per gravi motivi di necessità e urgenza, proponendo contestualmente la ratifica del provvedimento ad ENAC per l'eventuale ulteriore inibizione dell'attività.

Resta comunque stabilito che può essere qualificata come "grave" qualunque violazione che avvenga nell'ambito aeroportuale air-side, indipendentemente dalla tipologia della stessa.


La gravità della violazione è stabilita in relazione alla materia disciplinata dal Regolamento; tuttavia a titolo esemplificativo e non esaustivo, sono considerate gravi le violazioni:

- a) sicurezza e salute delle persone
- b) safety & security
- c) tutela ambientale
- d) regole di accesso e circolazione di persone e mezzi
- e) emergenze
- f) informazioni
- g) normativa nazionale ed internazionale
- h) modalità di utilizzo delle infrastrutture
- i) In presenza di violazioni lievi, reiterate nel tempo, si applica quanto previsto per le violazioni gravi.

CAPITOLO 12 – ALLEGATI AL REGOLAMENTO

INDICE DEGLI ALLEGATI


TITOLO	EDIZIONE	REVISIONE	DATA
Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Arside Driving Permit"			
Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside			
Ground Safety Report			
Allegato 15.1 Procedura rifornimento carburante aeromobili			
Verbale di accesso e inizio attività			

 MDA-PSR-01	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 1
	Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Airside Driving Permit"	Sezione 16	Rev. 2	13/06/19

ALLEGATO 16.2

Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "AIRSIDE DRIVING PERMIT"

Ed. I Rev.2
del 13/06/2019

 MDA-PSR-01	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 2
	Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Airside Driving Permit"	Sezione 16	Rev. 2	13/06/19

INDICE DEI CONTENUTI

1. PREMESSA	2
2. ABILITAZIONE ALLA GUIDA AEROPORTUALE.....	3
3. NORME GENERALI	4
4. TIPI DI ABILITAZIONE	4
5. REQUISITI PER RILASCIO DELL'ADP	5
6. ESAME.....	7
7. PERMESSO DI GUIDA TEMPORANEO.....	8
8. RI-EMISSIONE DI PATENTE IN CORSO DI VALIDITA'.....	8
9. VIOLAZIONI E SANZIONI	8
10. OBBLIGHI DEL GESTORE (SAGA).....	9
11. COSTI	10
13. CONTATTI	10


ALLEGATI ALLA PROCEDURA

- A. Programmi di Formazione Teorici & Pratici
- B. Richiesta Patente Aeroportuale (ADP)
- C. Dichiarazione Operatore
- D. Attestato di Familiarizzazione
- E. Scheda di Formazione & di Esame
- F. Formato Patente Verde & Rossa

LISTA DELLE REVISIONI

Rev. N.	Data	Motivo di revisione
I	03/07/2013	Prima edizione
1	13/06/2019	Adeguamento al Reg.(EU) 139/2014 (ADC in ADP), Correzione e cancellazione refusi.

1. PREMESSA

 MDA-PSR-01	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 3
	Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Airside Driving Permit"	Sezione 16	Rev. 2	13/06/19

La presente procedura si applica nell'ambito dell'Aeroporto di Pescara ed è adottata in base al Reg.(EU) 139/2014 ADR.OPS.B.025 e relative AMC's e GM's, secondo il quale il Gestore aeroportuale deve provvedere al rilascio "dell'autorizzazione di guida in area di movimento" con un programma di addestramento ritenuto accettabile da ENAC in base alla Concessione dell'Aeroporto d'Abruzzo (Registro Contratti ENAC - Prot. N.33 del 14/6/2007).

Tutto il personale dipendente di Società/Enti operanti presso l'aeroporto di Pescara che, per motivi connessi all'espletamento della propria attività, abbia la necessità di operare alla guida di automezzi e/o attrezzature in Airside deve essere in possesso dell'Abilitazione alla Guida in Aree Aeroportuali che ne autorizzi la guida nell'area di competenza.

Il Gestore Aeroportuale è responsabile dell'intero processo di gestione dell'ADP, dei relativi programmi di formazione e dell'esame (es.: Ricezione richieste, controllo documentale, erogazione corsi, esami, stampa della patente, consegna della stessa all'interessato, rilascio, rinnovo ecc. similmente a quanto già avviene per i permessi di ingresso Aeroportuali).

Come previsto dal Codice della Strada, la responsabilità della condotta del veicolo è del conducente: è quindi esclusa la responsabilità del Gestore su qualsiasi conseguenza derivante dalla condotta degli Operatori abilitati.

È onere di ogni Società/Ente provvedere alla diffusione ai propri dipendenti delle mappe del sedime fornite dalla SAGA e periodicamente aggiornate.

Inoltre, è obbligo di ogni Società/Ente farsi garante nei confronti del Gestore ed ENAC della patente di guida del proprio dipendente, senza la quale l'ADP decade e dovrà essere successivamente rinnovata.

Il Gestore mette a disposizione di ENAC e degli Enti di controllo un registro (cartaceo o informatico) c/o "l'Ufficio Training" SAGA contenente l'elenco di tutti i possessori di autorizzazione alla Guida nell'area di movimento, nonché delle persone che abbiano effettuato la familiarizzazione.

Il rilascio dell'ADP è a titolo oneroso, tranne che per gli Enti di Stato funzionalmente necessari per l'operatività dell'aeroporto (e cioè: ENAC, Polizia di Frontiera, VVFF, Dogana, GdF, 118, Sanità Aerea) per i quali è a titolo gratuito.


Per tutti gli altri Enti/soggetti la formazione teorica, pratica e la familiarizzazione, è effettuata da SAGA a titolo oneroso.

2. ABILITAZIONE ALLA GUIDA AEROPORTUALE

L'autorizzazione alla Guida nell'area di movimento sarà comunemente definita "Patente Aeroportuale per Airside" o mediante l'acronimo ADP (Airport Driving Permit).

(a) I conducenti dei veicoli utilizzati nelle aree operative interne devono essere muniti di:

1. **patente di guida in corso di validità, di categoria adeguata alla tipologia di mezzo da condurre**, secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate. Per i mezzi non riconducibili al Codice della Strada (come ad esempio, ma non esaustivo: trattori, hi-loader, belt-loader, scala passeggeri, ambulift, catering truck, ecc.), i conducenti devono essere in possesso di apposita attestazione di competenza rilasciata dalla Società di appartenenza che certifica l'avvenuto addestramento sulla specifica tipologia di mezzo;
2. abilitazione alla guida dei veicoli, di seguito **ADP** rilasciata dal Gestore Aeroportuale;
3. **Tessera di ingresso aeroportuale (TIA)** valida per l'area di movimento.

 MDA-PSR-01	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 4
	Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Airside Driving Permit"	Sezione 16	Rev. 2	13/06/19

- (b) Oltre alle norme generali per la conduzione dei mezzi a motore previste dal Codice della Strada, devono essere osservate le norme specifiche:
1. dal Regolamento di Scalo,
 2. del Manuale di Aeroporto, e
 3. dal Manuale di Abilitazione alla Guida (ADP).
- (c) Trova altresì applicazione il DPCM (Decreto Presidenza del Consiglio dei Ministri) Accordo Stato-Regioni Prot. N. 53/CST del 22/272012 - "Attrezzature di lavoro per le quali è richiesta una specifica abilitazione degli operatori, nonché le modalità per il riconoscimento di tale abilitazione, i soggetti formatori, la durata, gli indirizzi ed i requisiti minimi di validità della formazione, in attuazione dell'articolo 73, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008,
- (d) D.Lgs n. 81/08 e successive modifiche e integrazioni.

3. NORME GENERALI


- (a) Tutti gli Operatori devono attenersi alle norme del Codice della Strada ed alle Norme aggiuntive definite nella presente procedura e nel Manuale ADP.
- (b) L'abilitazione è personale, non è cedibile a terzi e non sostituisce la patente di guida che resta l'unico documento valido ai fini della individuazione di capacità tecniche/fisiche/psicologiche e delle categorie di veicoli autorizzati a condurre. Essa costituisce, esclusivamente, autorizzazione ad esercitare la guida in Airside presso l'Aeroporto d'Abruzzo di Pescara.
- (c) La validità della patente è subordinata alla validità della patente di guida, che, laddove esiste una correlazione, deve essere della categoria prescritta dal Codice della Strada per i veicoli che si devono condurre.
- (d) Il titolare di ADP è tenuto a notificare immediatamente alla propria Società l'eventuale scadenza o ritiro della patente di guida.
- (e) È fatto divieto al titolare di ADP di condurre i veicoli nelle aree operative interne in caso di patente sospesa o ritirata.
- (f) L'eventuale furto/smarrimento deve essere denunciato alle Autorità competenti ed alla SAGA.
- (g) Come stabilito dal Codice della Strada, la responsabilità della condotta del veicolo è del conducente.
- (h) Gli operatori che devono servirsi di apparati radiotelefonici nelle aree del sedime aeroportuale sono autorizzati all'uso solo per esigenze di servizio.
- (i) Per i veicoli che debbano interessare l'area di movimento, inclusa la strada veicolare e perimetrale, il massimale assicurativo deve essere di almeno 10.000.000,00 di Euro per la copertura di ogni eventuale danno causato ad aeromobili, mezzi ed infrastrutture aeroportuali, nonché per la R.C.A. ai sensi della legge 990/69 e successive modificazioni.

4. TIPI DI ABILITAZIONE

L'abilitazione alla guida nelle aree interne dell'Aeroporto può essere:

VERDE che consente l'accesso all'AREA DI MOVIMENTO, cioè le aree operative interne con l'esclusione dell'Area di Manovra, autorizzando quindi alla guida solo sulla strada perimetrale e sui piazzali. È obbligatorio rispettare le procedure previste nel Manuale ADP.

ROSSA che consente l'accesso all'AREA DI MANOVRA + AREA DI MOVIMENTO, cioè a tutte le aree operative e cioè piazzali, perimetrale, vie di rullaggio e piste: per accedere a piste e vie di rullaggio i mezzi DEVONO essere dotati di radio-ricetrasmittente. È obbligatorio rispettare le procedure previste nel Manuale ADP.

 MDA-PSR-01	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 5
	Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Airsides Driving Permit"	Sezione 16	Rev. 2	13/06/19

L'ADP VERDE ha validità massima di **5 anni**, mentre quella ROSSA ha una validità massima **3 anni**: allo scadere è previsto il rinnovo previa effettuazione di un corso di aggiornamento e test finale che farà riferimento anche alle eventuali variazioni intervenute nella normativa/procedure e nelle materie del programma di addestramento.

5. REQUISITI PER RILASCIO DELL'ADP

Iscrizione (vale per tutte le tipologie di richieste)

La richiesta di iscrizione dovrà avvenire attraverso la Società/Ente di appartenenza o per la quale l'operatore svolgerà il servizio che richieda l'abilitazione alla guida in area di movimento.

Il modulo di **RICHIESTA PATENTE AEROPORTUALE (ADP)** dovrà essere compilato ed inoltrarlo, assieme a tutti gli allegati richiesti (variabili in funzione del tipo Patente e di corso) all'indirizzo PEC della società abruzzo-airport@pec.it la quale verrà protocollata con contestuale trasmissione al Training Manager per la prenotazione del corso di formazione.

L'inoltro della domanda serve anche come prenotazione del corso di formazione-addestramento ed il successivo esame (laddove previsto).

Il candidato sarà ammesso ai corsi e alle prove teoriche secondo le tempistiche emanate da SAGA, che provvederà quindi a stilare il calendario degli eventi.

La **RICHIESTA PATENTE AEROPORTUALE (ADP)**, modulo in Allegato B, deve essere corredata di copia della seguente documentazione:

- a) **Copia fronte/retro della patente di guida in corso di validità;**
- b) **Copia fronte/retro del permesso di accesso (TIA);**
- c) **Copia fronte/retro di altra abilitazione alla guida posseduta dall'operatore (se applicabile);**
- d) **Copia dell'ADP posseduta, anche se rilasciata da altro Aeroporto/Ente (se applicabile).**


Perché l'iscrizione sia ritenuta valida, la richiesta deve essere compilata, timbrata e firmata dal responsabile della Società/Ente richiedente e trasmessa a SAGA - "BIGLIETTERIA & INFORMAZIONI" allegando, se richiesto, anche copia del **C.Q.C. (Carta di Qualificazione del Conducente)**.

Nelle richieste di rilascio si farà esplicita menzione alla sussistenza delle seguenti condizioni indispensabili per il rilascio della ADP (come da Moduli in Allegato B e/o C):

- dichiarazione del richiedente che certifichi, sotto la propria responsabilità penale, di non essere stato oggetto di provvedimenti di sospensione, ritiro o limitazioni della patente di guida negli ultimi due anni;
- dichiarazione della Società/Ente di appartenenza sulla necessità di ottenimento dell'ADP per motivi strettamente ed unicamente connessi all'attività del richiedente all'interno dell'Airsides;
- dichiarazione d'impegno a comunicare tempestivamente al Gestore ed all'ENAC qualsiasi fatto/evento che abbia rilevanza per l'esercizio della patente di guida.

L'iscrizione è subordinata all'accettazione delle condizioni per il rilascio dell'abilitazione, espresse nel relativo manuale, del programma d'addestramento teorico-pratico predisposto da SAGA, delle condizioni economiche relative, e dell'informativa ai sensi della normativa sulla privacy (D. Lgs. 196/03). Alla consegna delle ricevute comprovanti pagamento delle somme dovute, sarà consegnato al richiedente il MANUALE ADP e fissata la data dell'esame.

Sarà cura del personale SAGA della "BIGLIETTERIA & INFORMAZIONI", effettuare il controllo documentale affinché l'iscrizione sia confermata. Una volta conseguita la patente, lo stesso ufficio si occuperà della stampa e della consegna della patente all'interessato.

 MDA-PSR-01	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 6
	Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Airside Driving Permit"	Sezione 16	Rev. 2	13/06/19

Validazione ADP di altri Aeroporti / Estensioni di ADP

L'autorizzazione rilasciata per un determinato aeroporto certificato ENAC può essere convalidata per l'aeroporto di Pescara previa familiarizzazione in campo. Il Programma di Familiarizzazione (vedi Allegato A) ha lo scopo di far acquisire la geografia dell'aeroporto e le sue specificità, ed è normalmente include un sopralluogo in Airside, in modo che il richiedente possa maturare una sufficiente familiarità con il layout dell'area di movimento dell'aeroporto senza la necessità di effettuare un nuovo test.

La patente, accompagnata dall'Attestato di Familiarizzazione (modulo in Allegato D) rilasciato da SAGA, sarà così valida su entrambi gli scali.

La validità della familiarizzazione segue la data di scadenza dell'ADP posseduta.

In caso di richiesta di estensione da Patente VERDE a Patente ROSSA, dovrà essere svolto il corso INTEGRATIVO, come da Allegato A, e successiva verifica, con emissione di nuova Patente.

Rinnovo ADP

Il RINNOVO dell'ADP prevede la presa visione e conoscenza del relativo materiale didattico ed il completamento del relativo corso di aggiornamento come da Allegato A.

Successivamente il candidato sostiene il test per il rilascio della relativa ADP.

Trascorsi 12 mesi dalla data di scadenza dell'ADP, si dovrà nuovamente seguire il corso completo di addestramento.

Estensione ADP

L'estensione dell'ADP da PATENTE VERDE a PATENTE ROSSA prevede la presentazione dell'ISCRIZIONE, l'effettuazione del corso integrativo come da Allegato A ed il superamento del relativo esame.

Dovrà essere altresì rinnovata la Dichiarazione dell'Operatore.

Duplicato per smarrimento/furto ADP

Il rilascio del duplicato dell'ADP per smarrimento/furto è possibile dietro presentazione della domanda, come da Modulo in Allegato B, ed il pagamento dei diritti amministrativi per la nuova emissione. È obbligatorio allegare alla domanda la copia della DENUNCIA presentata alle Autorità di Polizia.


Corsi di Formazione

Il Training Manager, in coordinamento con le Nominated person di competenza, il Compliance Manager e il Safety Manager, definisce contenuto e modalità di tutti i corsi di formazione/familiarizzazione e dei relativi esami. La formazione sarà erogata da personale SAGA adeguatamente esperto e qualificato.

Per ottenere l'abilitazione alla guida, il richiedente dovrà svolgere un periodo di addestramento teorico e pratico a cura di SAGA, in funzione del tipo di abilitazione da ottenere e superare una prova teorica. Tutta la formazione sarà comprovata dal relativo attestato (Allegato E).

Per essere ammesso alla formazione Teorica in aula, e comunque PRIMA del rilascio dell'ADP, l'Operatore deve presentare una specifica dichiarazione come da modulo in Allegato C.

Tutti i relativi programmi di formazione teorica e pratica, come definiti nell'Allegato A alla presente procedura, sono conformi a quanto previsto dalla lettera ENAC citata al precedente paragrafo 2, punto (b) 4 e saranno erogati da personale adeguatamente qualificato della Società SAGA.

 MDA-PSR-01	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 7
	Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Airside Driving Permit"	Sezione 16	Rev. 2	13/06/19

Il materiale didattico e i relativi documenti per la richiesta e prenotazione saranno inviati telematicamente al richiedente direttamente da SAGA.

6. ESAME

La Commissione d'esame sarà costituita da due rappresentanti della SAGA di comprovata esperienza e capacità professionale.

Per il personale di tutti gli Enti di Stato (ENAC, Polizia di Stato, Dogana, Guardia di Finanza, 118, Sanità Aerea, ecc.), sottoposto ad esame, la Commissione esaminatrice potrà essere integrata da un rappresentante della Direzione Aeroportuale.

È facoltà di ENAC DA, partecipare in qualità di osservatore allo svolgimento dei corsi e di tutte le prove d'esame.

Il candidato, dopo aver partecipato al corso di addestramento teorico/pratico, potrà sostenere l'esame per un massimo di **tre volte**, con un intervallo non inferiore a 2 settimane e non superiore a 2 mesi.


Qualora il candidato non superasse la prova neanche al terzo tentativo, prima di essere ammesso ad un'ulteriore sessione d'esame, dovrà frequentare nuovamente il corso di formazione.

L'esame consisterà nel sottoporre **25 domande**, prelevate in maniera "randomica" da un database di possibili domande in lingua italiana (allegate al manuale ADP) dalla commissione esaminatrice. Il tempo stabilito per l'effettuazione della prova è fissato in **60 minuti**.

La prova si intende superata se verranno fornite almeno **l'80% delle risposte esatte**. Il superamento dell'esame sarà attestato nell'Allegato E, che verrà passato alla "Biglietteria & Informazioni" per l'emissione della patente, secondo il formato definito nell'allegato F, a firma del Gestore.

Si specifica inoltre che:

- per tutta la durata dell'esame il candidato dovrà tenere un comportamento corretto e in caso contrario verrà immediatamente allontanato dall'aula dal personale SAGA presente e la sua prova d'esame sarà annullata d'ufficio;
- il personale SAGA presente controllerà la corrispondenza tra i dati del candidato e quanto dichiarato all'atto dell'iscrizione e verificherà che venga firmato dallo stesso il registro delle presenze;
- il candidato svolge la prova d'esame che consiste in test a risposta multipla;
- la correzione sarà effettuata dalla commissione d'esame ed il risultato comunicato al candidato entro 1 ora dalla fine della prova;
- il testo d'esame con le risposte firmato dal candidato ed il verbale, con l'elenco dei candidati che hanno sostenuto l'esame con le firme degli stessi e la sintesi dei risultati, vengono archiviati dal Training Manager e conservati per 5 anni a disposizione degli Enti di controllo;
- indicativamente (ed inizialmente) si può prevedere un esame ogni 3 mesi, se con una partecipazione minima di almeno 5 operatori: esigenze diverse dovranno essere rappresentate con congruo anticipo alla SAGA per concordare alternative percorribili (anche con possibili variazioni dei relativi costi).

 MDA-PSR-01	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 8
	Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Airsides Driving Permit"	Sezione 16	Rev. 2	13/06/19

Esame Patente ROSSA

Oltre a quanto sopra previsto per la Patente VERDE, la prova d'esame per la Patente ROSSA prevede una parte aggiuntiva e specifica relativa alla radiofonia aeronautica, che consiste in una prova orale di radiocomunicazione con una commissione composta da un qualificato rappresentante di SAGA ed uno di ENAV (se disponibile) della durata di 30 minuti.

7. PERMESSO DI GUIDA TEMPORANEO

Coloro i quali richiedano un Tesserino di Ingresso Visitatore con scorta (TIV) ed abbiano necessità di operare con veicoli, fermo restando il possesso degli altri requisiti, potranno essere autorizzati provvisoriamente a condurre il mezzo solamente se con a fianco personale abilitato o al seguito di altro mezzo con conducente abilitato.

I permessi di guida temporanei possono essere emessi contestualmente alla Tessera di Ingresso Visitatore con SCORTA (TIV).

8. RI-EMISSIONE DI PATENTE IN CORSO DI VALIDITA'

La Società/Ente che recide il contratto di lavoro con un dipendente deve immediatamente ritirare la patente e consegnarla per l'annullamento a SAGA "BIGLIETTERIA & INFORMAZIONI".

Se il candidato, nel corso di validità della vecchia patente, ha necessità di riaverla, dovrà incaricare la nuova Società/Ente di appartenenza di richiederla seguendo l'iter standard.

La scadenza rimane quella prevista all'atto della prima emissione.

La ri-emissione di tale ADP non prevede corsi di Formazione ed Esami ma è a titolo oneroso.

9. VIOLAZIONI E SANZIONI


È fatto obbligo a chiunque di osservare e far osservare le disposizioni di guida in Airside.

Eventuali segnalazioni di violazioni devono essere inoltrate al Gestore, ed in particolare alla Nominated Persons, ADM o Ufficio SAFETY. Quest'ultimo provvederà alla notifica delle stesse ad ENAC per le azioni di competenza (se necessario).

Le infrazioni di seguito elencate, da chiunque siano segnalate, saranno sanzionate da ENAC ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione e del Reg.(EU) 139/2014 GM1 ADR.OPS.B.025.

a) Costituiscono infrazioni alla circolazione in ambito aeroportuale:

1. Contravvenire all'obbligo di dare la precedenza agli aa/mm, anche se trainati;
2. Contravvenire all'obbligo di non superare i limiti massimi di velocità, stabiliti in 30 Km/h sulla viabilità ordinaria e 10 km/h in prossimità degli aeromobili o del transito dei pedoni;
3. Contravvenire all'obbligo di rispettare la segnaletica che regola la circolazione nell'Airsides;
4. Contravvenire agli obblighi relativi alle distanze di sicurezza;
5. Circolare o sostare anteriormente o posteriormente all'aeromobile con i motori in moto ad eccezione dell'operazione di Follow-me;
6. Gravi e/o ripetute violazioni delle norme comportamentali alla guida di mezzi;
7. Contravvenire al divieto di fumare, anche a bordo del mezzo;
8. Contravvenire alle procedure previste per la circolazione dei veicoli in condizioni di bassa visibilità;
9. Mancata osservanza delle direttive che regolano la conduzione di veicoli negli stati di allarme/emergenza/incidente;
10. Mancata esibizione della ADP alle Autorità competenti.
11. Comprovata guida sotto effetti di droga o stupefacenti.

 MDA-PSR-01	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 9
	Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Airside Driving Permit"	Sezione 16	Rev. 2	13/06/19

b) Inoltre le segnalazioni, da chiunque effettuate, saranno notificate da SAGA ad ENAC, la quale procederà con l'avvio del processo sanzionatorio dell'ADP, nei casi in cui il titolare:

1. entri in area di manovra senza l'autorizzazione della Torre di Controllo;
2. ometta di informare la SAGA di qualsiasi fatto/evento che abbia rilevanza per l'esercizio della patente di guida;
3. ometta di segnalare alla SAGA eventuali collisioni con un aeromobile e/o veicolo, anche se in sosta, indipendentemente dall'aver causato un danno o meno;
4. nell'arco di diciotto mesi dalla prima infrazione, incorra per la terza volta in una o più delle infrazioni menzionate nel paragrafo precedente.

c) I mezzi circolanti nelle aree interne aeroportuali, che non sono conformi a quanto prescritto dalla specifica Ordinanza della Direzione di Aeroporto vengono condotti fuori dalle aree operative ed il conducente sanzionato a norma dell'art. 1174, 2° comma del Codice della Navigazione ed allo stesso viene ritirata l'autorizzazione ADP.

d) Casi di inosservanza alle norme che abbiano causato un grave pericolo al regolare svolgimento delle operazioni di terra e di volo, saranno valutati singolarmente e potranno essere oggetto di provvedimenti immediati ed addizionali da parte della Direzione Aeroportuale.

e) La **mancata segnalazione di Incidenti o Inconvenienti Gravi** (definizioni ed eventi come da del D.Lgs. 66/99 e Circolare ENAC GEN-01B) comporta la sanzione aggiuntiva come da Decreto Lgs. 18/2013 – "Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, nonché abrogazione della direttiva 94/56/CE".

Nell'ipotesi in cui un soggetto abbia conseguito l'autorizzazione alla guida ma, all'atto di un eventuale controllo, non sia momentaneamente in possesso della relativa abilitazione per dimenticanza o altro motivo, sarà tenuto a portarla in visione l'ADP a chi ha effettuato il controllo entro le 24 ore successive.


In caso di ritiro dell'ADP, ai fini del nuovo rilascio, sarà necessario frequentare nuovamente il corso e superare il relativo esame, previa richiesta da parte della Società/Ente di appartenenza del dipendente (procedura standard).

10. OBBLIGHI DEL GESTORE (SAGA)

Si ribadisce che la SAGA S.p.A., in qualità di Gestore Aeroportuale, provvede all'intero processo di gestione dell'ADP. La predisposizione dei seguenti documenti/procedure/manuali è di competenza SAGA:

- Procedure per il rilascio, il rinnovo, l'emissione e ritiro delle ADP;
- Manuale di Abilitazione alla Guida ("Manuale ADP");
- Programma dei corsi, modalità di svolgimento e materiale didattico;
- Lezioni Teoriche e Pratiche;
- Test per le prove teoriche d'esame;
- Registro delle ADP emesse.

Le procedure, il Manuale di Abilitazione alla Guida, il programma di addestramento ed il materiale didattico saranno sottoposti a validazione (per Approvazione o Accettazione, come applicabile) della Direzione Aeroportuale, sentito il parere del Team di Certificazione e Sorveglianza della Direzione Operazioni dell'ENAC per le parti di competenza del team stesso.

 MDA-PSR-01	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 10
	Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in aree aeroportuali "Airsides Driving Permit"	Sezione 16	Rev. 2	13/06/19

11. COSTI

Il rilascio dell'ADP è a titolo oneroso, tranne che per gli Enti di Stato **funzionalmente necessari per l'operatività dell'aeroporto**, e cioè: ENAC, Polizia di Frontiera, VVFF, Dogana, GdF, 118, Sanità Aerea, per i quali è a titolo gratuito.

Sono esclusi da tale deroga (**e quindi l'ADP è a titolo oneroso**) i reparti volo degli Enti di Stato, come ad esempio: Polizia, Carabinieri, GdF, VVFF, Corpo Forestale dello Stato e Guardia Costiera.

L'ADP viene rilasciata solo se è stata pagata la relativa tariffa (specificata a seguire), comprovata dalla presentazione della ricevuta di attestazione di regolare pagamento da parte della Società/Ente richiedente all'atto dell'ISCRIZIONE.

Tutti i costi si intendono al netto dell'IVA.

- a) La ADP è rilasciata a titolo GRATUITO agli Enti di Stato ed a titolo oneroso a tutti gli altri enti. I corsi teorico-pratico completi, integrativi e di familiarizzazione propedeutici all'acquisizione dell'abilitazione alla guida sono invece a titolo oneroso per tutti ed il costo è funzione della tipologia di corso.
- b) Il costo per la gestione amministrativa del rilascio, del rinnovo o della ri-emissione (a qualsiasi titolo) dell'ADP è di € 40 + IVA a persona.
- c) Il costo del corso teorico-pratico completo per la Patente VERDE è di € 80+IVA a persona.
- d) Il costo del corso teorico-pratico completo per la Patente ROSSA è di € 100+IVA a persona.
- e) Il costo del corso teorico-pratico integrativo da Patente VERDE a Patente ROSSA è di €
- f) 60+IVA a persona.
- g) Il costo del corso teorico-pratico di RINNOVO dell'ADP è di € 60+IVA a persona.
- h) Il costo del rilascio di permessi di guida temporanei, comprensiva della relativa scorta, è di
- i) € 60+IVA a mezzo.
- j) Il rilascio dell'Attestato di Familiarizzazione, comprensivo della relativa formazione, è di € 60+IVA a persona.

12. CONTATTI

a	Centralino Polizia	085 4326211 (int.250)
b	Centralino VVFF	int. 5220
c	Centralino ENAV	085 43213211 (int. 621)
d	SAGA-Biglietteria & Informazioni	085 4324 224/331 / Fax 0854324 225
e	SAGA NP OMT – M.Pellegrino	085 4324221 / 349 1521162 michele.pellegrino@abruzzo-airport.it
f	SAGA-Ufficio Operativo/Rampa:	085 4324 2 333/321 Rampa: 325/326 operativo@abruzzo-airport.it
g	SAGA ADM:	adm@abruzzo-airport.it
	Irina Ciocmata	339 4875870
	Patrizio Manili	335 7181205
	Nicolino Di Bucchianico	348 3901614
h	SAGA Ufficio Safety	safety@abruzzo-airport.it
	Safety Manager – D.Rapino	085 4324238 / 339 7223456 donato.rapino@abruzzo-airport.it

PROGRAMMI DI FORMAZIONE TEORICI & PRATICI

Patente VERDE: ADDESTRAMENTO TEORICO E PRATICO PER IL CONSEGUIMENTO DELLA ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA APRON.

L'addestramento teorico/pratico deve di norma prevedere i seguenti argomenti:

1. *Layout* dell'aeroporto
2. Limiti di velocità
3. Percorrenza delle perimetrali con Indicazione delle Infrastrutture e delle uscite di sicurezza, e dei punti di raccolta mezzi in caso di emergenza.
4. *Layout* del piazzali di sosta aeromobili;
5. Dotazione dei veicoli per operare/transitare sui piazzali di sosta aeromobili;
6. Requisiti del conducente;
7. Controlli automezzi ed attrezzature;
8. Regole generali di precedenza;
9. Regole di comportamento;
10. Prescrizioni generali di sicurezza;
11. Prescrizioni da osservare durante l'avvicinamento / allontanamento a/da aeromobile;
12. *Marking* di piazzale;
13. La circolazione dei mezzi sul piazzali di sosta aeromobili;
14. L'aeromobile e le aree pericolose (*Blast & Intake area*);
15. Circuito al suolo degli aeromobili;
16. Avaria/malfunzionamento del mezzi;
17. Regole di guida per particolari condizioni meteo;
18. Segnalazione degli inconvenienti /incidenti;
19. *FOD*.
20. Sanzioni

Nella trattazione in aula durante la Formazione Teorica, la durata dei singoli argomenti è funzione della tipologia di corso.

Patente ROSSA: ADDESTRAMENTO PRATICO E TEORICO PER IL CONSEGUIMENTO DELLA ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREA DI MOVIMENTO

L'addestramento teorico/pratico deve di norma prevedere **tutti gli argomenti previsti per la Patente VERDE**, con l'aggiunta di quelli seguenti:

1. Aree di manovra e relative strisce di sicurezza;
2. Procedure radiotelefoniche;
3. Posizioni critiche - localizzazione e significato;
4. Strutture abilitate alle operazioni in bassa visibilità;
5. Procedure in bassa visibilità;
6. Configurazione e riconoscimento della segnaletica aeroportuale;
7. *Markings*;
8. *Signs* - segnali d'obbligo e d'informazione;
9. AVI della pista e delle vie di rullaggio;
10. Procedure ILS: aree critiche e sensibili;

Nella trattazione in aula durante la Formazione Teorica, la durata dei singoli argomenti è funzione della tipologia di corso

ALLEGATO A

Addestramento PRATICO:

L'addestramento pratico (funzione della tipologia di ADP) riguarderà le seguenti elementi non esaustivi:

- ✓ ricognizione e familiarizzazione con l'Aeroporto;
- ✓ indicazione di specifiche aree critiche (*HOT SPOTS*);
- ✓ procedure di guida, di sopralluogo, di riconoscimento della segnaletica orizzontale e verticale e degli AVL - *Stop Bars*, Barre "*NO ENTRY*", aree sensibili e critiche dell'ILS, ecc.
- ✓ le procedure radiotelefoniche.

La durata dell'addestramento pratico nelle singole aree è funzione della tipologia di corso.

Programmi di formazione specifici

La conoscenza dell'Operatore deve essere globale, per permettergli di sapere con certezza come muoversi in ambito aeroportuale, le regole da rispettare, dove si può operare, dove si può operare con determinati limiti e dove non si può assolutamente operare.

1. **Corso Completo PATENTE VERDE**

Almeno 8 ore di cui: 4 di auto-formazione con il Manuale ADP + 2 ore di formazione in aula + 2 ore di addestramento pratico.

2. **Corso Completo PATENTE ROSSA**

Almeno 12 ore di cui: 6 ore di auto-formazione con il Manuale ADP + 3 ore di formazione in aula + 3 ore di addestramento pratico.

3. **Corso per RINNOVO - PATENTE VERDE**

Formazione in aula è di 1 ora + 1 ora di addestramento pratico.

4. **Corso per RINNOVO - PATENTE ROSSA**

Formazione in aula è di 2 ore + 1 ora di addestramento pratico.

5. **Corso di Familiarizzazione (Operatori con ADP di altro Aeroporto)**

Almeno 1 ora di addestramento pratico.

6. **Corso per Estensione ADP da Verde a Rossa**

Almeno 4 ore di cui: 2 di auto-formazione + 1 ora di formazione teorica in aula + 1 ora di addestramento pratico.

RICHIESTA PATENTE AEROPORTUALE (ADP)

Richiesta per ottenere: il MANUALE ADP per autoformazione, la partecipazione al corso teorico/pratico e l'ammissione all'esame per il conseguimento dell'ADP (Airside Driving Permit) che abiliti alla guida all'interno dell'Aeroporto d'Abruzzo di Pescara.

SOCIETA'/ ENTE DELL'OPERATORE

COGNOME E NOME OPERATORE LUOGO

& DATA DI NASCITA TEL

(MOBILE/FISSO):

INDIRIZZO E-MAIL:

TIPO ADP RICHIESTA:

- AREA DI MOVIMENTO (es.: piazzali, perimetrale, ecc.) - PATENTE VERDE
- AREA DI MANOVRA (es.: Piste, vie rullaggio) + AREA DI MOVIMENTO - PATENTE ROSSA

MOTIVO RICHIESTA:

- NUOVO ADP
- RINNOVO ADP N°
- DUPLICATO ADP N° (allegare copia della Denuncia presentata alla Polizia)
- ESTENSIONE ADP N° Rilasciato da in data

Si dichiara che il suddetto operatore è in possesso di **(da allegare a domanda)**:

1	Patente di Guida	tipo n°.....	Rilasciata il da
2	Tessera Ingresso Aeroportuale (TIA)	tipo n°.....	Permesso Provvisorio con scadenza il
3	Altre abilitazioni alla guida	tipo n°.....	Rilasciata il da

Si dichiara altresì:

- che l'ottenimento dell'ADP del sopracitato Operatore è per motivi strettamente ed unicamente connessi all'attività della richiedente Società/Ente all'interno dell'Airside;
- l'impegno a comunicare tempestivamente a SAGA qualsiasi fatto/evento che abbia rilevanza per l'esercizio della patente di guida, rispondendo in solido con il proprio operatore di eventuali danni e/o infrazioni in Airside.

Pescara, li _____

RESPONSABILE DITTA RICHIEDENTE
(Timbro – Cognome Nome - Firma)

Sezione riservata al Gestore - SAGA (barrare solo quanto applicabile)

- Verificato pagamento di € per emissione ADP, con l'allegata documentazione;
- Consegnato "Manuale ADP" per autoformazione in data ; Verificata
- DICHIARAZIONE di autoformazione dell'operatore per complessive ore; Verificata la partecipazione
- al corso teorico/pratico effettuato il _____ Considerato
- l'esito della valutazione tenutasi in data _____,
- al richiedente viene consegnata l'abilitazione alla guida n° _____ in data _____.

Per il SAGA (Cognome Nome e Firma)

DICHIARAZIONE OPERATORE ADP

PER ESSERE AMMESSO A SOSTENERE L'ESAME PER IL CONSEGUIMENTO
DELL'ADP

(COGNOME - NOME OPERATORE)

Della (SOCIETA'/ ENTE)

Dichiara che,

**per il conseguimento dell'ADP, ha effettuato la prevista
AUTOFORMAZIONE per complessive**

- 4 ore per ADP – AREA DI MOVIMENTO (escluso Area di Manovra)
- PATENTE VERDE**
- 6 ore per ADP - AREA DI MANOVRA + AREA DI MOVIMENTO
- PATENTE ROSSA**
- 2 ore per CONVERSIONE da Patente VERDE a ROSSA**
- Non applicabile in quanto possessore di ADP rilasciato da altro
Aeroporto.**

Dichiara altresì:

- conscio delle responsabilità penali in caso di falsa o incompleta dichiarazione, di non essere stato oggetto di provvedimenti di sospensione, revoca
- o limitazioni della patente di guida (né di altre abilitazioni alla guida) negli ultimi **due anni**;
- l'impegno a comunicare tempestivamente a SAGA qualsiasi fatto/evento che abbia rilevanza per l'esercizio della patente/abilitazione di guida;
- di accettare ed attenersi scrupolosamente alle norme relative alla Guida in Airside, così come definite nel MANUALE ADP ricevuto da SAGA, e di essere consapevole delle norme sulla privacy (D. Lgs. 196/03).

In fede,
(Firma Operatore)

Pescara, lì _____

Sezione riservata al Gestore (barrare quanto applicabile)

Accettazione e verifica della dichiarazione in data _____ e prenotazione dell'esame,
previsto in data _____, così come comunicato all'Operatore.

Per il SAGA (Cognome Nome e Firma)

ATTESTATO DI FAMILIARIZZAZIONE

PER OPERATORE GIA' IN POSSESSO DI ADP EMESSO DA ALTRO AEROPORTO

Si dichiara che,

(COGNOME - NOME OPERATORE)

Della SOCIETA'/ ENTE

in possesso di

- ADP – AREA DI MOVIMENTO** (es.: Piazzali, strada Perimetrale, ecc.)
- **PATENTE VERDE** n° _____
- ADP - AREA DI MANOVRA + AREA DI MOVIMENTO** (es: Piazzali, Perimetrale,
Vie di rullaggio e piste) - **PATENTE ROSSA** n° _____

Rilasciato dall' Aeroporto di _____, in data _____

- ✓ **Ha effettuato con esito POSITIVO la “Familiarizzazione Pratica” sull'Aeroporto d'Abruzzo di Pescara in data _____;**
- ✓ **È idoneo alla guida all'interno dell'Aeroporto d'Abruzzo di Pescara per la stessa tipologia di ADP posseduta.**

(Cognome Nome e Firma del Responsabile SAGA
che ha effettuato il corso di Familiarizzazione)

Pescara, li _____

Sezione riservato a SAGA per VALIDAZIONE

SAGA
(Cognome Nome e Firma dell'incaricato)

Pescara, il _____

SCHEDA DI FORMAZIONE & DI ESAME

Si ATTESTA che,

(COGNOME - NOME OPERATORE)

Della SOCIETA'/ ENTE

Ha presentato l'ATTESTATO OPERATORE di completamento
dell'Autoformazione per

- ADP – AREA DI MOVIMENTO (escluso Area di Manovra) (PATENTE VERDE)
- ADP - AREA DI MANOVRA (PATENTE ROSSA)

Ed ha effettuato con esito POSITIVO:

┌ **FORMAZIONE TEORICA**

- In Data _____, per ore ____ Firma Operatore _____
- Cognome Nome e Firma Formatore _____

┌ **FORMAZIONE PRATICA**

- In Data _____, per ore ____ Firma Operatore _____
- Cognome Nome e Firma Formatore _____

┌ **FORMAZIONE RADIOTELEFONIA AERONAUTICA**

- In Data _____, per ore ____ Firma Operatore _____
- Cognome Nome e Firma Formatore _____

Ed ha SUPERATO i relativi ESAMI

┌ **Esame Teorico (> 80%)**

- In Data _____, per ore ____ Firma Operatore _____

┌ **Esame di Radiotelefonia Aeronautica (se applicabile)**

- In Data _____, per ore ____ Firma Operatore _____

┌ **Commissione di esame**

- ENAC (se richiesto)-Cognome Nome e Firma _____
- SAGA-Cognome Nome e Firma _____

L'Operatore è idoneo al rilascio della relativa ADP (trasmettere il presente documento alla BIGLIETTERIA & INFORMAZIONI per l'emissione dell'ADP).

Pescara, li _____

(Cognome Nome e Firma del Responsabile
SAGA/Membro Commissione di Esame)

ALLEGATO F

FORMATO PATENTE VERDE & ROSSA

Il formato delle ADP sarà identico a quello degli attuali TIA/Tesserini di Ingresso Aeroportuali e nei due colori VERDE e ROSSA relativo alle 2 tipologie di patenti.


Il retro dell'ADP sarà simili a quello del TIA e con i seguenti dati:

- Cognome:
- Nome:
- Ente/Ditta di Appartenenza:
- Patente di Guida: Tipo ___ n° ___
- CQC (se applicabile):
- Data di emissione dell'ADP:

FRONTE ADP

	SAGA Aeroporto Internazionale d'Abruzzo Airside Driving Permit (ADP)
Patente VERDE n° _____	SCADENZA _____
Per abilitazione alla guida nell'AREA DI MOVIMENTO (Aree operative interne ed esclusa l'Area di Manovra: valido solo su strada perimetrale e su piazzali).	
L'ADP è valido solo in presenza di:	
<ul style="list-style-type: none">• Relativa Patente di Guida;• C.Q.C. (Carta Qualificazione del conducente), se applicabile;• Tesserino di ingresso Aeroportuale;	
FIRMA SAGA	
Rispettando le norme previste nel Manuale ADP.	

	SAGA Aeroporto Internazionale d'Abruzzo Airside Driving Permit (ADP)
Patente ROSSA n° _____	SCADENZA _____
Per abilitazione alla guida nell'AREA DI MANOVRA e DI MOVIMENTO (Tutte le aree operative interne, compresi: piazzali, strada perimetrale, piste di volo e vie di rullaggio, ma solo se muniti di RADIO Ricetrasmittente).	
L'ADP è valido solo in presenza di:	
<ul style="list-style-type: none">• Relativa Patente di Guida;• C.Q.C. (Carta Qualificazione del conducente), se applicabile;• Tesserino di ingresso Aeroportuale;	
FIRMA SAGA	
Rispettando le norme previste nel Manuale ADP.	

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 1
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

MANUALE PER L'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN AREE OPERATIVE INTERNE "AEROPORTO INTERNAZIONALE D'ABRUZZO"

ADP – AIRSIDE DRIVING PERMIT

Edizione 0

Maggio 2013


Rev. 1

13/06/2019

SOCIETÀ ABRUZZESE GESTIONE AEROPORTO SPA


65131 PESCARA - VIA TIBURTINA KM. 229,100 - TEL. 085.4324201 - TELEX 601027 - FAX 085.4324207

CCIAA PE 66082 - REG. SOC. TRIB. PE 5058 - PARTITA IVA e CODICE FISCALE 00335470688 - SITA – PSRKKXH

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 2
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019


INDICE

CAPITOLO 1	3
Descrizione delle aree operative interne aeroportuali	
CAPITOLO 2	9
Autorità aeroportuali: compiti e attribuzioni	
CAPITOLO 3	14
Equipaggiamento, caratteristiche e segnali diurni e notturni dei veicoli circolanti nelle aree interne	
CAPITOLO 4	20
Comportamenti in sicurezza e precauzioni particolari	
CAPITOLO 5	38
Radiotelefonìa aeronautica	
CAPITOLO 6	49
Domande di preparazione alla prova di esame	
 ALLEGATI	
ALLEGATO 1 – Mappa Aeroportuale e contatti in caso di emergenza	65
ALLEGATO 1 – Sistema sanzionatorio	68
ALLEGATO 1 – Risposta alle domande	70

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 3
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

CAPITOLO 1

Descrizione delle aree operative interne aeroportuali

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 4
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

TERMINOLOGIA

AEROPORTO (AIRPORT)

Un'area definita, di terra o di acqua, (compresi tutti gli edifici, installazioni ed attrezzature), destinata ad essere usata, sia interamente che in parte per l'arrivo, la partenza ed il movimento a terra degli aeromobili.

AIUTI VISIVI LUMINOSI (A.V.L.)

Qualsiasi luce specificamente adibita quale aiuto alla navigazione aerea. La definizione include le luci aeroportuali di aiuto per il movimento e il controllo degli aeromobili e di quei veicoli che operano sull'area di movimento.

Sono escluse le luci poste sugli aeromobili.

ANTICOLLISIONE (BEACON LIGHTS)

Luci rosse rotanti, o stroboscopiche, poste sopra, sotto ed in coda all'aeromobile che indicano un aeromobile pronto al movimento o comunque prossimo all'accensione dei motori.

AREA CRITICA (CRITICAL AREA)

Area di dimensioni stabilite che si estende nell'intorno delle antenne di un impianto di avvicinamento strumentale, all'interno della quale la presenza di veicoli o aeromobili determina un disturbo inaccettabile dei segnali di guida aerea.

AREA DI MANOVRA (MANOEUVRING AREA)

Parte dell'aeroporto adibita al decollo, l'atterraggio ed il movimento a terra degli aeromobili, con l'esclusione dei piazzali di sosta (apron).

AREA DI MOVIMENTO (MOVEMENT AREA)


La parte dell'aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili composta dall'area di manovra e dai piazzali.

AREA MANUTENZIONE AEROMOBILI (AIRCRAFT MAINTENANCE AREA)

Tutto lo spazio sul terreno e le attrezzature connesse predisposti per la manutenzione di un aeromobile. Esso include piazzali, hangars, edifici ed officine, parcheggi veicoli e le strade collegate limitrofe.

AREA OPERATIVA INTERNA – LATO VOLO (AIRSIDE)

L'area dell'aeroporto separata fisicamente dal traffico pubblico attraverso costruzioni, recinzioni e ingressi controllati. Quest'area comprende le zone operative interne (es. zone tecniche di manutenzione, edifici), i piazzali, le aree di manovra e le vie destinate alla movimentazione degli aeromobili e dei veicoli di assistenza e supporto a terra.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 5
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

AREA OPERATIVA ESTERNA – LATO CITTA' (LANDSIDE)

Area non inclusa nell'Airside, tipicamente l'interno di un'aerostazione e le aree prospicienti dalla parte non ristretta alla libera circolazione.

AREA SENSIBILE (SENSITIVE AREA)

Si estende oltre l'area critica, dove il parcheggio o il movimento di veicoli o aeromobili può avere un impatto sul segnale di guida tale da compromettere l'attendibilità per gli aeromobili che lo stanno utilizzando.

F.O.D. (FOREIGN OBJECT DAMAGE)

Fenomeno presente negli aeroporti per il quale un aeromobile subisce un danno causato da un oggetto (sassolino, carta, plastica, ecc.) presente sull'area di movimento per un cattivo stato di pulizia o di manutenzione della medesima.

FASCE O STRISCE DI SICUREZZA (SAFETY STRIPS)

Zone laterali della pista di volo, dei raccordi e delle vie di circolazione, all'interno delle quali, durante l'atterraggio, il decollo ed il rullaggio degli aeromobili non è consentita la presenza, non regolamentata, di ostacoli.

GESTORE AEROPORTUALE

Ente responsabile della gestione e dello sviluppo dell'attività aeroportuale, compresi gli aspetti concernenti la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento e la manutenzione delle infrastrutture strumentali all'esercizio di tali attività.

I.C.A.O. (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION)


Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale che emana gli standard e le raccomandazioni internazionali in materia aeronautica che costituiscono i riferimenti di adeguamento dei regolamenti nazionali da parte delle singole Autorità di aviazione civile.

ILS (INSTRUMENT LANDING SYSTEM)

L'ILS è il sistema di radio-guida standard ICAO per gli avvicinamenti strumentali di precisione, per i quali viene fornita sia la guida per il mantenimento dell'allineamento con la pista, sia la guida per la discesa che consenta il mantenimento di un piano inclinato ideale terminante sul punto desiderato di atterraggio (TDZ – Touch-Down Zone) sulla superficie della pista. L'ILS è costituito da due stazioni di terra: 1) LOCALIZZATORE (LLZ) posizionato oltre la fine della pista, serve a fornire l'indicazione corrispondente al prolungamento dell'asse pista (Runway Centreline), e 2) GUIDA PLANATA (GP – Glide Path) posizionato a lato pista all'altezza della TDZ, serve a fornire il piano di discesa ideale.

JET-BLAST

Vento provocato dallo scarico di un motore di un aeromobile, che può raggiungere, anche per il tipico impiego sul piazzale ai fini del rullaggio, velocità superiori ai 50km/h.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 6
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

LANDING AREA

La parte dell'area di movimento destinata all'atterraggio o al decollo dell'aeromobile. Quest'area è composta da pista di volo – R.E.S.A. e fasce di sicurezza.

LVO (LOW VISIBILITY OPERATIONS)

Procedure di atterraggio in bassa visibilità. Indicano tutte le norme, procedure ed accorgimenti da impiegarsi in caso di operazioni di atterraggio in bassa visibilità.

LVP (LOW VISIBILITY PROCEDURES)

Insieme di norme, procedure ed accorgimenti da impiegarsi in caso di operazioni in bassa visibilità (vedi anche LVTO).

LVTO (LOW VISIBILITY TAKE-OFF)

Procedure per il decollo in bassa visibilità. Indicano tutte le norme, procedure ed accorgimenti da impiegarsi in caso di operazioni di decollo in bassa visibilità.

ORDINANZA

Costituisce una fonte di produzione normativa a cui ricorre il Direttore di Aeroporto per disciplinare i vari aspetti dell'attività aeroportuale.

PIAZZALE (APRON)

Area specifica nell'aeroporto, adibita allo stazionamento degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento carburanti, il parcheggio e la manutenzione degli aeromobili.

L'area è costituita dal piazzale sosta aeromobili e dalle vie di rullaggio.

PISTA DI VOLO (RUNWAY)

Area rettangolare definita, di un aeroporto, utilizzata per il decollo e l'atterraggio degli aeromobili. L'asse longitudinale di quest'area (centro- pista) è identificato da una linea bianca tratteggiata e dalla presenza degli oblò contenenti le luci relative. Le testate della pista sono identificate rispetto all'orientamento magnetico (04 lato Chiaravalle – 22 lato mare)

PISTA STRUMENTALE (INSTRUMENTAL RUNWAY)


Pista destinata alle operazioni di aeromobili che utilizzano procedure di avvicinamento strumentale.

PUNTO DI ATTESA (HOLDING POINT)

Punto specifico, dove gli aeromobili ed, eventualmente, i veicoli devono attendere per assicurare la prescritta separazione dalla pista di volo in uso e dalle relative fasce di sicurezza.

R.E.S.A. (RUNWAY END SAFETY AREA)

Superficie di fine pista di volo priva di ostacoli e realizzata in modo tale da ridurre i rischi di danni per effetto di eventuali oltrepassamenti del fine pista durante una corsa

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 7
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

di arresto o in caso di errate valutazioni durante il rullaggio di aeromobili (overrunning o overshooting).

RACCORDO (TAXI-WAY INTERSECTION)

Una via di rullaggio corta che collega la pista di volo (dove l'aeromobile decolla o atterra) al piazzale. La manovra sui raccordi implica l'occupazione della pista, in quanto sono tipicamente interamente o parzialmente vicini alla pista.

Nell'aeroporto di Pescara i raccordi sono 8, posizionati 3 lato aerostazione e 5 lato area ex Aeronautica Militare.

SEGNALETICA (SYSTEM OF SIGNS)

Simboli, linee, parole figure e numeri posti sulle superfici dell'area di movimento, oppure ogni elemento visivo di distinzione posto su veicoli. Può essere orizzontale o verticale.

SOCIETÀ DI HANDLING

Società operante sullo scalo, responsabile dei servizi di assistenza a terra per una compagnia aerea o gruppo di compagnie aeree.

Assicura le attività di assistenza connesse ai voli in arrivo e in partenza, relative ai passeggeri, agli aeromobili (attraverso le attività di rampa e la gestione dei bagagli) e al trattamento delle merci. Sullo scalo di PESCARA tale attività è assicurata dalla Soc. SAGA.

STRADA PERIMETRALE

Una strada dell'Airside non interna all'area di manovra che si estende, di norma, nel sedime aeroportuale, adiacente al perimetro dell'aeroporto. E' destinata al transito dei

TORA (TAKE OFF RUN AVAILABLE)

Lunghezza di pista dichiarata disponibile ed idonea per la corsa a terra di un aeromobile in decollo.

VEICOLO (VEHICLE)


Un veicolo motorizzato o altro mezzo mobile specifico allo svolgimento delle attività di assistenza, ad esclusione dei bicli e tricli, i quali possono essere utilizzati solamente come specificato nel presente documento.

VEICOLI DI SERVIZIO (SERVICE VEHICLE)

Veicoli destinati a servizi e mezzi speciali- veicoli e mezzi operativi anche trainati in disponibilità agli Enti o Società che esplicano sull'aeroporto, in modo continuato, attività connesse con l'esercizio del trasporto aereo e che possono circolare nelle aree interne aeroportuale anche in deroga alle norme del nuovo Codice della Strada.

VEICOLO SCORTATO (SCORTED VEHICLE)

Un veicolo guidato sotto la supervisione di un altro veicolo

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 8
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

VIE DI RULLAGGIO (TAXIWAY)

Percorso pavimentato, esclusa la pista di volo, che percorrono gli aeromobili nei loro movimenti a terra, comprendenti:


le vie di uscita dalla pista e dall'area di manovra per l'entrata dell'aeromobile in area piazzale o APRON e viceversa;

le vie che percorre l'aeromobile in piazzale fino al parcheggio e viceversa.

ZONA DI RIFORNIMENTO (REFUELLING ZONE)


Superficie che si estende per un raggio di almeno 15 metri a partire dal serbatoio dell'aeromobile che viene rifornito, dagli sfiati e dalle attrezzature usate per il rifornimento.

Superficie che si estende per un raggio di almeno 15 metri a partire dal serbatoio dell'aeromobile che viene rifornito, dagli sfiati e dalle attrezzature usate per il rifornimento.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 9
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

CAPITOLO 2

Autorità aeroportuali: compiti e attribuzioni

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 10
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

IL SEDIME AEROPORTUALE

In Allegato 1, si riportano le planimetria dell'Aeroporto d'Abruzzo con le indicazioni dei raccordi, delle Aree di Movimento (es: Aprons) e di Manovra.

ENAC - DIREZIONE AEROPORTUALE REGIONI CENTRO

L'E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) è l'ente istituito con decreto legislativo n. 250 del 25/07/97 e rappresenta l'Autorità aeroportuale (Airport Authority) in Italia.

Alla Direzione Aeroportuale è preposto un Direttore, che esercita le funzioni amministrative, che si svolgono in aeroporto e nell'area territoriale di competenza.

Tra le funzioni amministrative svolte dalla Direzione Aeroportuale emergono in modo saliente quelle di coordinamento tra tutti i soggetti giuridici e gli enti pubblici e privati presenti e che operano in aeroporto, di vigilanza per le attività soggette a controllo e quelle dispositive, per la facoltà di emanare ordinanze che tutelino il livello di sicurezza della navigazione aerea in tutte le sue fasi (artt. 718-725- 1164-1174-1235 del Codice della Navigazione), ed inerenti tutta la materia riguardante la circolazione degli aeromobili, dei veicoli e delle persone, sia nelle aree operative interne che nella viabilità pubblica e tutte le competenze del Direttore di aeroporto.

Il Direttore di aeroporto nello svolgimento delle sue funzioni si avvale di di un organismo consultivo in tema security:

- Il **C.S.A.** - Comitato per la sicurezza aeroportuale che esprime pareri e raccomandazioni sulla sicurezza in generale (security, sicurezza delle strutture).

Il Direttore di aeroporto ha inoltre competenza in materia di:

- licenze ed abilitazioni aeronautiche;
- manifestazioni aeree e lanci paracadutisti;
- adozione dei piani di intervento per emergenze ed incidenti.

UFFICIO POLIZIA DI FRONTIERA AEREA


Quest'ufficio dipende dal Ministero dell' Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza ed ha il compito primario di garantire la sicurezza e l'incolumità delle persone e delle strutture in tutto l'aeroporto.

L'Ufficio di Polizia di Frontiera ha il compito di garantire l'osservanza delle norme in tema di immigrazione e di espatrio nel nostro paese e delle norme di diritto pubblico internazionale, delle convenzioni bilaterali o di quelle in vigore con le singole nazioni, attinenti alla Polizia di Frontiera.

A tal fine, la Polizia di Frontiera esercita i controlli documentali volti a stabilire l'identità del passeggero, la validità del titolo di viaggio e la sua ammissibilità nel territorio nazionale. Ha inoltre competenze specifiche di Polizia Giudiziaria, tesa alla repressione dei reati e degli atti illeciti, nonché a far rispettare le ordinanze del Direttore di aeroporto emanate prevalentemente in base all'art. 718 del Codice della Navigazione.

GUARDIA DI FINANZA

E' organo del Ministero dell'Economia e delle Finanze e ne costituisce il settore militare. Insieme alla Polizia di Stato ha come compito istituzionale l'effettuazione dei controlli

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 11
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

fiscali, valutari e doganali nei confronti di persone e merci in entrata o in uscita dal paese, coadiuvando l'attività della Dogana.

Inoltre la Guardia di Finanza presidia i varchi doganali dell'aeroporto, per il controllo dei mezzi e delle merci che li attraversano.

Ad essa è infine affidato il compito, unitamente alle altre forze di polizia, di far rispettare le ordinanze del Direttore dell'aeroporto emanate prevalentemente in base all'art. 718 del Codice della Navigazione.

Si attiva inoltre nei compiti propri di tutte le forze di polizia: nel controllo dell'ordine pubblico e di polizia giudiziaria.

AGENZIA DELLE DOGANE

L' Agenzia delle Dogane dipende dal Ministero dell'Economia e delle Finanze - Agenzia delle Dogane.

Quale organo fiscale provvede anzitutto all'accertamento e alla riscossione dei diritti doganali sulle merci estere, spedite ed al seguito dei viaggiatori, provenienti dai Paesi Terzi. Effettua tutte le operazioni di esportazione delle merci nazionali, nonché le operazioni doganali relative ai rifornimenti di carburante agli aeromobili, alle provviste di bordo ed al confezionamento dei pasti.

Ai predetti adempimenti si aggiungono gli accertamenti dei reati e delle altre violazioni alle leggi la cui applicazione è demandata ai funzionari doganali, che rivestono la qualifica di ufficiali di polizia giudiziaria e tributaria.

In particolare appartengono alla competenza delle Agenzie delle Dogane, tra le altre, le seguenti funzioni parallele di sorveglianza e controllo:

- contrasto al traffico delle sostanze stupefacenti;
- repressione del contrabbando e delle altre frodi fiscali;
- accertamento delle violazioni in materia valutaria;
- controlli all'esportazione, importazione e transito di esemplari di fauna e flora minacciati di estinzione;
- controlli all'esportazione, importazione e transito di materiale di armamento e prodotti di alta tecnologia.


ENAV S.p.A.

(TORRE DI CONTROLLO - TWR)(AIR REPORTING OFFICE - ARO)

L'ENAV, istituito nel 1981 nel più ampio contesto del Ministero dei Trasporti, provvede all'organizzazione e all'esercizio dell'Assistenza al Volo, attraverso la gestione dei servizi del Traffico Aereo, delle Informazioni Aeronautiche, dei servizi Meteorologici Aeroportuali, delle Telecomunicazioni, ivi inclusi i relativi servizi amministrativi, tecnici e di supporto correlati.

Nello specifico, l'ENAV garantisce una continua assistenza al traffico aereo sia in volo che al suolo.

La fornitura del Servizio di Controllo del Traffico Aereo, inteso quale "garanzia" di prevenzione di collisioni in senso lato, termina quando l'aeromobile oltrepassa l'area APRON per dirigersi verso la piazzola assegnata; successivamente il comandante prende contatto via radio con l'ufficio rampa.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 12
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

Il controllo degli aeromobili e di qualsiasi altro veicolo che si muove nell'Area di Manovra (pista di volo, vie di rullaggio e raccordi), è assicurato dalla Torre di Controllo dell'ENAV, tramite il contatto radio con apparati rice-trasmittenti VHF/UHF.

La Torre di Controllo autorizza coloro che, con veicoli equipaggiati con radio UHF, debbano oltrepassare l'APRON in direzione Area di Manovra.

UFFICIO DI SANITA' AEREA

Questo ufficio appartiene al MINISTERO DELLA SALUTE. La Sanità Aerea cura la tutela della salute pubblica sia a livello delle strutture aeroportuali (igiene dei locali), sia a livello epidemiologico con il controllo del diffondersi di malattie infettive provenienti da altre aree del mondo (quarantene e disinfezione aeromobili infettati).

La Sanità Aerea interviene anche quando si verificano eventi di carattere sanitario in volo (ad es. decesso di persona).

PRIMO SOCCORSO AEROPORTUALE

Il primo Soccorso aeroportuale, in concessione al 118, si attiva in tutti i casi di emergenza medica con le proprie attrezzature e personale sanitario adeguato.

Il 118 aeroportuale ha compiti specifici in caso di incidente aereo.

UFFICIO DI SANITA' VETERINARIA

Questo ufficio appartiene al MINISTERO DELLA SALUTE. Cura la tutela della salute in riferimento alla possibilità che animali vivi oppure morti, in entrata o in uscita dal nostro paese, possano diffondere malattie contagiose per gli animali stessi e pericolose per l'uomo.

L'Ufficio di Sanità Veterinaria ha la sede al porto di PESCARA.

VIGILI DEL FUOCO - DISTACCAMENTO AEROPORTUALE


Il distaccamento V.V.F. aeroportuale dipende dal Ministero dell'Interno. E' addetto alla salvaguardia ed alla prevenzione degli incendi di tutte le strutture aeroportuali e degli aeromobili.

Inoltre effettua le operazioni di disinquinamento dovuto a perdite di sostanze nocive. Il livello di protezione previsto in un aerodromo per il soccorso e la lotta antincendi è uguale alla categoria dell'aerodromo determinata. La categoria dell'aerodromo è basata sugli aerei più lunghi che normalmente utilizzano l'aerodromo e la loro ampiezza di fusoliera.

l'ICAO con l'annesso 14 ha standardizzato il livello antincendio aeroportuale fondato su tre inderogabili parametri ed in particolare:

- il tempo di risposta del servizio antincendi (standard);
- i quantitativi, i tipi di materiale estinguente e le portate di erogazione (standard);
- il numero minimo di automezzi antincendi (raccomandazione).

In base al decreto 6 aprile 2005 (G.U. 102 del 4/5/2005) e secondo il Reg.(EU)139/2014 AMC2 ADR.OPS.B.10(a)(2) sullo scalo sono ammessi aa/mm che richiedono un Codice di

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 13
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

Aeroporto fino a "4D" ed in conformità con la Categoria Antincendio fino ad "8" dell'aerodromo. Con speciali procedure, possono essere autorizzate operazioni di aa/mm che richiedono codice "4E" e/o Categoria Antincendio "9".

Se il numero dei mezzi dovesse diminuire per qualche problema (es. manutenzione degli stessi), diventando inferiore alla categoria minima prevista, l'aeroporto viene "declassato" dalla Direzione Aeroportuale.

Oltre ai compiti di intervento nelle ipotesi di incendio e di assistenza in situazioni di potenziale pericolo per gli aeromobili e le infrastrutture, un servizio particolare prestato dai V.V.F. è quello, su richiesta dei vettori, di assistenza agli aeromobili che effettuano rifornimento di carburante con passeggeri a bordo.


SOCIETA' DI GESTIONE AEROPORTUALE "SAGA S.p.A."

Alla società SAGA S.p.A. è affidata la gestione dell'aeroporto di Pescara.

In particolare essa vi provvede mediante l'espletamento diretto dei servizi aeroportuali riguardanti tutte le fasi di assistenza ad un aeromobile eccetto quelle che vengono espletate dalla Torre di Controllo.


Di particolare rilievo è l'attività svolta dalla rampa cui sono affidate le operazioni inerenti l'assistenza all'aeromobile sul piazzale.

La SAGA gestisce il servizio di handling ed ha il compito di garantire le condizioni di sicurezza operativa in tutte le situazioni comprese le emergenze, attraverso controlli e ispezioni mirate, legate a richiesta o a verifica periodica (controllo dello stato della pista e delle vie di rullaggio aeromobili, il traino degli aeromobili, la pulizia del piazzale dal FOD - Foreign Object Damage -, ecc.).

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 14
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

CAPITOLO 3

Equipaggiamento, caratteristiche e segnali diurni e notturni dei veicoli circolanti nelle aree interne

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 15
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

REQUISITI DEI VEICOLI

I veicoli PRIVATI (appartenenti a persone fisiche) non sono autorizzati ad entrare in area operativa (airside).

I motoveicoli, gli autoveicoli ed i veicoli speciali appartenenti alle Amministrazioni, società ed organizzazioni operanti in aeroporto, per poter essere autorizzati a circolare nelle aree di movimento - e comunque oltre la linea dei controlli di frontiera aerea - dovranno riportare chiaramente impressa sulle fiancate la scritta dell'Amministrazione, società od organizzazione di appartenenza, di dimensioni congrue con quelle del veicolo stesso, comunque tali da essere ben visibile almeno dalla cabina di un aeromobile tipo Wide Body (es. MD11, B777, B747).

In particolare, per gli autoveicoli le dimensioni delle lettere che compongono la scritta sociale devono essere almeno di cm. 10 di altezza e di cm. 2 di larghezza; la scritta sociale nel suo complesso dovrà avere dimensioni minime di cm. 13 di altezza e cm. 50 di larghezza, comunque sempre rapportate alle dimensioni dei singoli autoveicoli in modo da garantirne la visibilità alle condizioni sopra indicate.

Il gestore aeroportuale garantisce che i veicoli e altri oggetti mobili, sull'area di movimento dell'aeroporto siano contrassegnati e che i veicoli utilizzati di notte o in condizioni di scarsa visibilità siano illuminati. I veicoli utilizzati solo sui piazzali possono essere esentati.

I motoveicoli, gli autoveicoli ed i mezzi speciali autorizzati a circolare nelle aree di movimento dovranno essere dotati dei seguenti segnali:


Segnali diurni

Gli oggetti/veicoli mobili sono contrassegnati da una bandiera quadrata, a scacchi bianchi e rossi, collocata sulle fiancate, di dimensioni non inferiori a 0.9 mt e ciascun quadrato al suo interno non inferiore a 0.3 mt.

I colori di tale segnaletica diurna dovrebbero contrastare tra loro e con lo sfondo su cui vanno applicati (es. Arancione e bianco, rosso e bianco).


Segnali notturni, ossia segnali luminosi disposti come segue:

1. autobus, pullman, autocarri chiusi e telonati con centinatura fissa e di massa complessiva a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate, autospazzatrici di massa complessiva a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate, compattatrici per la raccolta rifiuti, lava cassonetti, trattori per il traino degli aeromobili con barra: 4 luci fisse rosse ai quattro angoli superiori della carrozzeria;
2. autocarri cassonati e scarrabili di massa complessiva superiore alle 3,5 tonnellate, autocarri motrici con lama spazzaneve: due luci fisse rosse in corrispondenza dei due lati del tetto cabina;
3. autobotti per inaffiamento, autospurgo: due luci fisse rosse in corrispondenza dei due lati del tetto cabina ed una luce fissa rossa in corrispondenza della parte alta posteriore del mezzo;
4. autobotti wc, autobotti acqua potabile: due luci fisse rosse in corrispondenza dei due lati del tetto cabina di guida ed una luce fissa rossa in corrispondenza

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 16
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- del mancorrente del cestello elevabile, se esistente;
5. nastri semoventi: una luce fissa rossa sopra alla cabina di guida ed una luce fissa rossa in corrispondenza del lato posteriore del mezzo, sulla parte superiore della spondina del tappeto mobile lato esterno;
 6. autovetture berlina, autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose, di massa complessiva a pieno carico fino alle 3,5 tonnellate, spazzatrici di massa complessiva a pieno carico fino alle 3,5 tonnellate, trattori elettrici e diesel per traino carrelli, elevatori merci (forklift), trattori per il traino di aeromobili senza barra, transporter: una luce fissa rossa sul tetto cabina; in caso di mancanza di cabina una luce fissa rossa in corrispondenza del punto più alto. Per le autovetture è consentito, in alternativa alla luce rossa, l'uso di un lampeggiante giallo installato sul tetto (fisso o con attacco a magnete a bassa intensità di tipo C (come da PAO 08));
 7. Mezzo follow-me: luce ostacoli a bassa intensità, tipo D (Come da POA 08) ;
 8. scale semoventi per passeggeri: due luci fisse rosse ai lati della copertura della piazzola – punto più alto della scala - ; in mancanza di copertura: due luci fisse rosse sul punto più alto di ciascuno dei lati della rampa sfilabile;
 9. autogru, deicer, automezzi con cestello o cabina elevabile: da due a quattro luci fisse rosse, secondo le indicazioni della Direzione di Aeroporto prima del rilascio dell'autorizzazione, in corrispondenza del perimetro della parte superiore del mezzo con braccio in posizione di riposo, una luce rossa fissa sul punto più alto del mezzo con braccio in posizione operativa;
 10. loader: una luce rossa fissa sopra la cabina, se esistente, oppure una luce rossa fissa in corrispondenza della consolle di guida;
 11. autocarri elevabili per trasporto di disabili e per trasporto di pasti a bordo, autobus interpista elevabili: quattro luci fisse rosse ai quattro angoli della parte elevabile;
 12. piattaforme elevabili semoventi: una luce fissa rossa sopra la cabina, se esistente, ed una luce fissa rossa sul mancorrente posteriore della piattaforma;
 13. autocisterne e rimorchi, cisterne: un faro centrale di pericolo e quattro luci fisse rosse agli angoli superiori della carrozzeria, nonché una striscia catarifrangente dell'altezza di almeno 10 cm. E della lunghezza pari a quella dell'autocisterna e del rimorchi, su ogni lato;
 14. servicers: quattro luci fisse rosse agli angoli superiori della carrozzeria;
 15. per gli eventuali mezzi speciali non compresi tra quelli elencati, la quantità e l'ubicazione delle luci fisse rosse saranno indicate dalla Direzione di Aeroporto, previa verifica del mezzo stesso, ai fini del rilascio dell'autorizzazione a circolare (bollo blu).
 16. Vetture e mezzi appartenenti ad Enti di Stato (Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Polizia Penitenziaria, Corpo Forestale dello Stato, Guardia Costiera, etc possono accedere nell'Area di Movimento aeroportuali purché dotate di luci lampeggianti blu (fisso mobili).

Il numero di luci per le singole categorie di veicoli è da intendersi quale dotazione minima per gli stessi.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 17
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

Fari di pericolo: gli autoveicoli adibiti a particolari servizi in situazioni di emergenza devono essere dotati di una luce lampeggiante posta al centro del punto più alto di massimo ingombro.

I veicoli circolanti nelle aree di movimento dovranno tenere le luci anabbaglianti accese:

- durante le ore notturne;
- durante il giorno, in condizioni di scarsa visibilità: nebbia, neve, pioggia forte, crepuscolo, ecc.;

Requisiti aggiuntivi per i veicoli che accedono in area di Manovra

I veicoli che operano in area di manovra devono essere contrassegnati da colori vistosi o da bandiere.

Il colore da utilizzare per i veicoli di servizio deve essere il giallo mentre per i veicoli d'emergenza si consiglia di utilizzare verde, rosso o giallastro.

I mezzi che non operano in area di manovra cioè quelli che non fanno parte dell'elenco sottostante, potranno accedere nella suddetta area scortati dal follow-me.

Per quel che riguarda il nostro Aeroporto la colorazione dei mezzi di emergenza, in base alle leggi istituzionali/ministeriali di appartenenza, è così riportata:

- ROSSA - I Vigili del Fuoco,
- BLU - Polizia, e
- BIANCHI - 118.

I mezzi SAGA che accedono in area di manovra sono di colore giallo e hanno sopra impresso il numero identificativo radio, e sono:


- PICK-UP;
- MINIBUS DUCATO;
- SCARICO TOILET;
- DE-ICING ;
- PUSH BACK GRANDE;
- TRATTORINO DIESE.

È sempre vietato procedere alla guida con fari abbaglianti accesi.

Tutti gli autoveicoli, mezzi speciali e veicoli in genere, ammessi a circolare sui piazzali di volo e aree adiacenti, debbono trasferirsi da un punto all'altro dei piazzali stessi seguendo esclusivamente le vie di scorrimento predisposte e munite dell'apposita segnaletica orizzontale e, ove presente, di quella verticale.

L'obbligo di cui sopra non vale per le operazioni di ingresso e di uscita in piazzola, per le quali non sono indicati i punti di accesso e di uscita e quindi, in tali ipotesi, occorre seguire il percorso più breve.

Gli autoveicoli, mezzi speciali e veicoli in genere, ammessi a circolare sui piazzali di volo ed aree adiacenti, non devono superare la velocità di 30 Km/h: velocità inferiori, da mantenere su particolari percorsi, sono prescritte da apposita segnaletica.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 18
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

Nell'ambito delle piazzole di parcheggio aeromobili, i veicoli devono comunque procedere a passo d'uomo.

I percorsi tra i varchi e le piazzole di parcheggio aeromobili, e viceversa, devono essere sempre i più brevi ed i movimenti intorno agli aeromobili parcheggiati devono avvenire con la necessaria cautela.

In prossimità di aeromobili con i motori accesi si deve procedere con la massima cautela, mantenendo una distanza sufficiente ad evitare le prese d'aria e di scarico dei motori.

Nessun veicolo deve attraversare una via di rullaggio quando vi è un aeromobile in movimento nel raggio di 200 metri.

Nessun estraneo alle operazioni di rifornimento carburante, assistenza e controllo degli aeromobili si deve trovare entro la zona di rifornimento.

La zona di rifornimento si estende per un raggio di 15 metri a partire dal serbatoio dell'aeromobile e comunque include le attrezzature di rifornimento.

I veicoli che operano nella zona di rifornimento od in prossimità degli aeromobili, devono essere muniti di apposito parafiamma.

È vietato transitare e sostare sotto l'ala degli aeromobili.

Durante le operazioni di rifornimento carburante all'aeromobile tutti i veicoli e le attrezzature necessarie all'attività di assistenza all'aeromobile devono posizionarsi in modo da consentire il rapido allontanamento dei mezzi di rifornimento e l'agevole e rapido accesso dei mezzi di soccorso e di quelli antincendio.

Durante le operazioni di rifornimento carburante all'aeromobile i veicoli non devono passare sopra tubi o cavi stesi a terra.

Sulle vie di rullaggio e sui piazzali di volo è vietato fumare, anche a bordo dei mezzi che vi circolano.

Il diritto di precedenza spetta in ogni caso agli aeromobili, anche se trainati.

Subordinatamente, hanno il diritto di precedenza i passeggeri sulle strisce pedonali o accompagnati.


Successivamente, la precedenza spetta, nell'ordine:

- Ai veicoli con luce blu rotante attivata o sirena;
- Ai veicoli con luce rotante rossa attivata;
- Ai veicoli con luce gialla attivata.

Gli autoveicoli, i mezzi speciali e i veicoli in genere, autorizzati a circolare nelle aree aeroportuali interne, potranno essere lasciati in sosta solo negli spazi riservati a tale scopo. E' vietato utilizzare le vie di scorrimento per la sosta, anche temporanea, dei veicoli di cui sopra, nonché ingombrare le stesse vie con attrezzature e materiale di vario genere. Solo ai trattori adibiti al traino degli aeromobili è consentita l'occupazione della viabilità, per il tempo strettamente necessario alle operazioni di traino.

La Direzione d'Aeroporto potrà disporre l'esecuzione in danno della rimozione dei veicoli che costituissero intralcio alla circolazione sulle vie di movimento o di quelli lasciati in sosta fuori dagli spazi consentiti.

Sull'area di manovra, piste di volo e vie di rullaggio adiacenti, posta oltre la zona piazzale


	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 19
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

possono circolare solo gli autoveicoli dotati di apparati radio UHF in contatto con la TWR ovvero i veicoli scortati da mezzi dotati dei suddetti apparati.

Le persone ed i veicoli che hanno titolo ad operare sulle aree di manovra, non devono immettersi sulle piste di volo o avvicinarsi a meno di 150 metri dall'asse pista, se non previo nulla osta della Torre di Controllo.


I bagagli e le merci devono essere caricati sui carrelli appositi in modo da non rappresentare pericolo per il traffico veicolare.

Prima di muoversi, l'operatore deve quindi accertarsi che il carico sia solidamente sistemato sui carrelli e che questi siano saldamente collegati tra di loro.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 20
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

CAPITOLO 4


Comportamenti in sicurezza e precauzioni particolari

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 21
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

REGOLE CHIAVE DI SICUREZZA

Seguono le regole chiave per la sicurezza, il mancato rispetto delle quali porta al ritiro dell'ADP.

PRECEDENZE	<p>Gli aeromobili, anche al traino, hanno sempre la precedenza. Tra veicoli la precedenza è regolamentata come da Codice della Strada.</p>	
LIMITI DI VELOCITA'	ENTRO I 15 METRI DALL'AEROMOBILE	 10 km/h
	ALTRE AREE	
DISTANZE DI SICUREZZA	AEROMOBILE PARCHEGGIATO	3 metri
	AEROMOBILE DURANTE UN RIFORNIMENTO	15 metri
	AEROMOBILE CON LUCI ANTICOLLISIONE ACCESE	vietato avvicinarsi
SORPASSI	Evitare i sorpassi; ove necessario effettuarli con cautela.	
RETROMARCIA	Evitare la retromarcia; qualora necessaria, soprattutto se alla guida di mezzi a visibilità ridotta e/o sottobordo, farsi guidare da un operatore a terra, al fine di garantire la separazione dagli ostacoli. Taluni mezzi sono dotati di avvisatore acustico durante la retromarcia.	
CIRCOLAZIONE SUL PIAZZALE	<p>È necessario essere in possesso di ADP Tipo "ROSSO" o "VERDE"; Impegnare il piazzale solo per recarsi sottobordo, utilizzando il tragitto più breve; utilizzare le perimetrale per tutti gli altri scopi. Non è consentito transitare nel piazzale qualora il veicolo non sia conforme a quanto indicato al punto successivo "DOTAZIONE DEL VEICOLO PER IL TRANSITO SUL PIAZZALE (APRON)".</p>	
AREA DI MANOVRA	<p>È necessario essere in possesso di ADP Tipo "R"; E' necessario essere stati autorizzati preventivamente dalla TWR all'impegno dell'area interessata; Non è consentito transitare in pista o raccordi qualora il veicolo non sia conforme a quanto indicato al punto "DOTAZIONE DEL VEICOLO PER IL TRANSITO IN AREA DI MANOVRA (PISTA E RACCORDI)".</p>	

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 22
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

VIE DI EMERGENZA	Non è consentito transitare e parcheggiare (anche temporaneamente) sulle vie di dedicate al transito dei mezzi di soccorso. In caso di avaria che renda meno agevole, anche in parte, il transito dei suddetti mezzi, assicurarsi che vengano avvisati tutti gli Enti preposti al soccorso (in primo luogo Vigili del Fuoco e Croce Rossa).
CONDIZIONI DI GUIDA	Non è consentito mettersi alla guida se sotto l'effetto di alcolici o droghe.



La marmitta, in particolare quella catalitica, raggiunge temperature molto elevate; il calore emesso da una marmitta potrebbe essere fonte di innesco di vapori di carburante. Di conseguenza, non è consentito transitare o parcheggiare un veicolo in prossimità di zone impiegate nel rifornimento, o sopra sversamenti (anche lievi) di combustibile o olio.

RICORDA!!! I PRINCIPALI NEMICI DELLA SICUREZZA SONO FRETTA, DISTRAZIONE ED ABITUDINE

DOTAZIONE DEL VEICOLO PER IL TRANSITO SUL PIAZZALE (APRON)


Affinché un veicolo possa circolare in piazzale (APRON) è necessario che sia dotato di:

- Luce ostacolo rossa fissa o lampeggiante giallo rotante;
- Dispositivo antifiamma sullo scarico;
- Intero impianto luci del veicolo in perfette condizioni d'uso (operando di notte o in condizioni di bassa visibilità le luci anabbaglianti devono essere accese);
- Buono stato di efficienza dell'impianto freni;
- Pneumatici in buono stato d'uso;
- Tabella a scacchi rossi e bianchi.

DOTAZIONE DEL VEICOLO PER IL TRANSITO IN AREA DI MANOVRA (PISTA E RACCORDI)

Affinché il veicolo possa impegnare l'area di manovra (pista e raccordi) è inoltre necessario che, oltre a quanto richiesto al punto precedente, sia anche dotato di:

- Apparato radiotrasmittente dotato di frequenza veicolare (440,600 MHz) in contatto con la Torre, provato e funzionante, con installazione fissa a bordo del veicolo;
- In alternativa al predetto apparato radiotrasmittente si può adoperare una radio portatile. L'apparato portatile è necessario anche quando è disponibile a bordo del veicolo un apparato fisso e sia previsto che ci deve allontanare dal veicolo restando nelle vicinanze. Tale apparato costituisce apparato di riserva nel caso sia installato sul veicolo una radio ricetrasmittente con installazione fissa.
 - Lampeggiante Giallo rotante (acceso).

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 23
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

Il personale che accede nell'area di manovra deve conoscere o avere per pronta consultazione, i numeri di telefono della TORRE, POLIZIA, CENTRALINO VIGILI, SAGA-Rampa da utilizzare in caso di emergenza.

PARCHEGGIO E SOSTA VEICOLI

Particolare attenzione deve essere posta a non parcheggiare veicoli laddove possano creare ostacolo ad aeromobili, altri veicoli, pedoni, accessi a strutture ed edifici, aree di scorrimento di emergenza e comunque in qualunque luogo segnalato da divieto di sosta. Se i veicoli devono essere lasciati incustoditi, anche per breve tempo, vanno osservate le seguenti regole: porte chiuse (ma non a chiave), chiavi inserite nel quadro di accensione e freno parcheggio inserito.

I veicoli possono essere lasciati incustoditi solo negli appositi spazi davanti ai rispettivi uffici.

Non parcheggiare in modo che il veicolo costituisca ostacolo ad eventuali operazioni di soccorso dei mezzi antincendio, che per loro natura necessitano di un rapido accesso (ad esempio, sottobordo o nei pressi di una via di scorrimento).

Non parcheggiare su eventuali sversamenti di olio e/o carburante sulla superficie, anche se di modeste quantità.

LE VIE DI EMERGENZA

Alcune aree e vie di circolazione all'interno dell'airside, sono adibite alla circolazione dei mezzi di soccorso in caso di emergenza, al fine di consentirne un rapido accesso all'area di manovra. Tali vie ed aree devono essere sempre tenute libere.

Ne consegue che non è consentito né il transito né il parcheggio. In caso di avaria che renda meno agevole, anche in parte, il transito dei suddetti mezzi, assicurarsi che vengano avvisati tutti gli Enti preposti al soccorso (in primo luogo Vigili del Fuoco e 118.)

Le aree e vie di emergenza sono delimitate da segnaletica orizzontale e righe gialle, con riportati, ad intervalli regolari, la dicitura VVF (Vigili del Fuoco).


INCIDENTI

In caso di incidente o collisione, anche lieve e/o apparentemente insignificante, tra veicoli e/o aeromobili e mezzi è obbligatorio notificare immediatamente l'accaduto al proprio responsabile, il quale provvederà all'eventuale approntamento del soccorso, ai rilievi del caso e compilare l'apposita denuncia di sinistro.



MALFUNZIONAMENTI DEL MEZZO

Qualunque malfunzionamento del mezzo va segnalato prontamente al fine di attivare il processo di riparazione. In caso di malfunzionamento che impedisca il movimento

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 24
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

segnalare l'accaduto al proprio responsabile ed attivarsi per una rimozione in sicurezza; qualora esso avvenga in area di manovra - particolarmente se in pista di volo - avvisare tempestivamente la Torre di Controllo ed attivarsi prontamente per la rimozione (cercando di stimare il tempo necessario alla rimozione e comunicandolo alla Torre di Controllo).

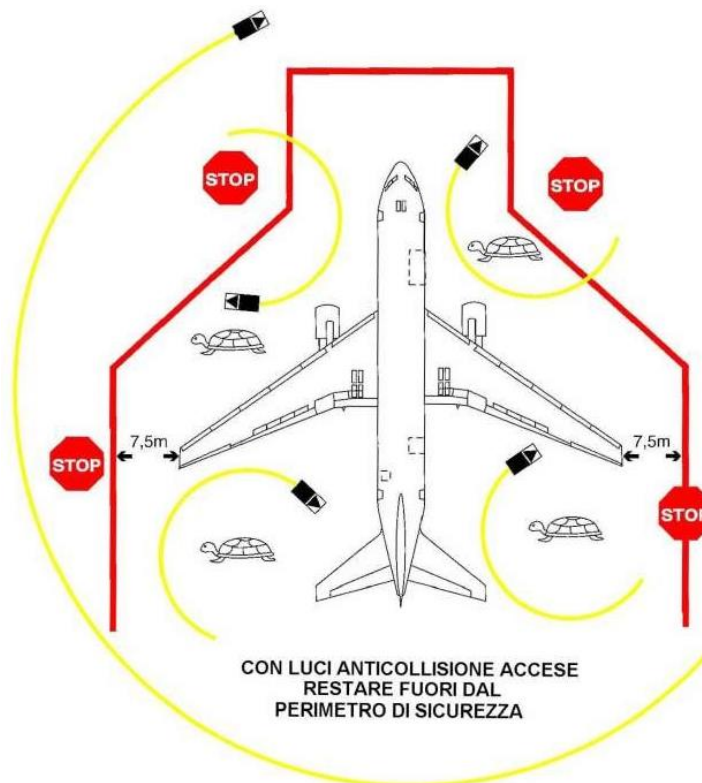
MALFUNZIONAMENTI APPARATO RADIO


E' vivamente consigliato disporre di un apparato radio di riserva quando si opera per lunghi periodi in area di manovra o comunque adoperare una radio che sia correntemente utilizzata e con batterie cariche. Tuttavia qualora il malfunzionamento della radio in uso avvenga in area di manovra - particolarmente se in pista di volo - liberare prontamente l'area e tornare attraverso la perimetrale; raggiunta la distanza di sicurezza provvedere immediatamente a raggiungere il mezzo di comunicazione più vicino per informare la TWR dell'accaduto. Porre attenzione che se l'apparato radio di riserva è una radio ricetrasmittente portatile, il campo di copertura potrebbe risultare insufficiente a coprire la distanza tra la propria posizione e la Torre.

AVVICINARSI AGLI AEROMOBILI

Avvicinarsi con i veicoli a motore all'aeromobile è consentito, ma solo con la massima cautela e comunque solo alle seguenti condizioni:

- aeromobile fermo,
- luci anticollisione spente,
- motori spenti.




	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 25
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

Durante la sosta sottobordo, spegnere il motore ed attivare il freno di stazionamento, lasciando le porte chiuse ma non bloccate e le chiavi inserite nel quadro di accensione. Una volta sottobordo, evitare di toccare i motori, le parti meccaniche, i pneumatici ed i freni (questi ultimi, in particolare, potrebbero raggiungere temperature altissime a causa del surriscaldamento dall'uso).

Non transitare nè sostare con veicoli e carrelli sotto le ali dei velivoli.

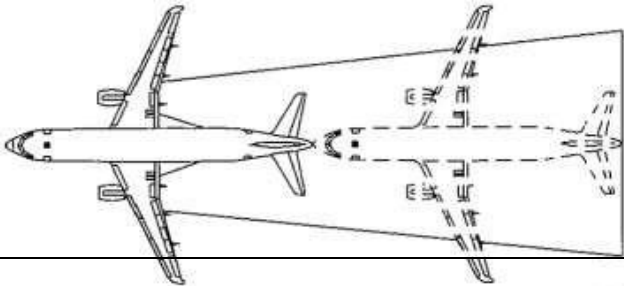
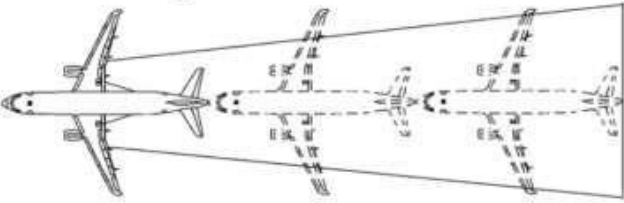
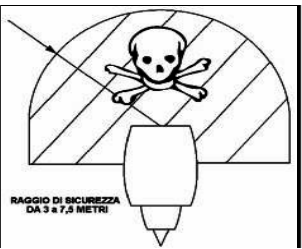
NO SMOKING


	<p>Nell'area Airside è vietato fumare, anche all'interno dei veicoli. NON USARE FIAMME LIBERE</p>
---	--

JET-BLAST

Il jet-blast è il vento provocato dallo scarico di un motore di un aeromobile, che può raggiungere, anche per il tipico impiego sul piazzale ai fini del rullaggio, velocità superiori ai 50 km/h. Il jet-blast non è solo pericoloso a causa della velocità della massa d'aria spostata ma anche a causa della tossicità dei gas espulsi e dalla loro alta temperatura.

Al fine di evitare di essere investiti dal jet-blast è consigliabile rispettare le seguenti distanze:

	<p>IDLE (Motori al minimo)</p> <p>rispettare UNA distanza pari ad almeno l'INTERA lunghezza dell'aeromobile.</p>
	<p>PARTIAL POWER (durante il taxi out)</p> <p>Rispettare la distanza pari ad almeno il doppio della lunghezza dell'aeromobile.</p>
	<p>ENGINE INTAKE (Aspirazione dei motori)</p> <p>Rispettare una distanza di sicurezza dai 3 ai 7,5 metri a seconda del tipo e dimensione del motore.</p>

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 26
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

L'AREA SENSIBILE (SENSITIVE AREA)

Il movimento o la sosta degli aeromobili e/o veicoli all'interno dell'area sensibile (vedi figura sotto) può avere un impatto negativo sul segnale emesso dalle radioassistenze (Localizzatore e Guida Planata dell'ILS) tale da comprometterne l'attendibilità per gli aeromobili che lo stanno utilizzando.

Conseguentemente il transito e/o la sosta all'interno dell'area sensitiva non è consentito durante l'atterraggio e/o decollo degli aeromobili; in assenza di aeromobili in manovra è sempre soggetto a preventiva autorizzazione della Torre.

LA CIRCOLAZIONE DURANTE LE OPERAZIONI IN BASSA VISIBILITA'


Durante le operazioni in bassa visibilità (LVO-LOW VISIBILITY OPERATIONS), la circolazione sul piazzale - resa pericolosa e difficile data la scarsissima visibilità - deve essere condotta con particolare prudenza. Quando sono in vigore le LVO, solo i veicoli essenziali per le operazioni aeroportuali e guidati da personale formalmente autorizzato ed istruito sono autorizzati ad accedere all'area di movimento.

Tali veicoli sono dotati di una mappa dell'aeroporto posta sul cruscotto indicante chiaramente tutte le vie di rullaggio, la pista, le posizioni di attesa e i percorsi riservati ai veicoli identificati con i relativi codici. La mappa è accompagnata da istruzioni chiare e dettagliate che istruiscono il conducente sul da farsi, nel caso in cui il veicolo dovesse guastarsi o il conducente non fosse sicuro della propria posizione all'interno dell'aeroporto. Inoltre tutti i veicoli operanti nell'area di manovra sono equipaggiati di ricetrasmittente e il conducente mantiene un contatto bilaterale continuo con la Torre di Controllo attraverso l'apposita frequenza di servizio. I conducenti autorizzati sono debitamente istruiti ed hanno perfetta conoscenza della configurazione dell'aeroporto incluse le vie di rullaggio, i raccordi e i punti di accesso non operativi; devono conoscere il significato di tutta la segnaletica, i segnali, i sistemi di illuminazione e la fraseologia radio.

Tutti i veicoli non essenziali ed il personale (ad esempio lavoratori in appalto e società di manutenzione) incluse le loro attrezzature, devono essere allontanati dall'area di manovra. Il veicolo impiegato deve essere in perfetta efficienza, con particolare riguardo all'impianto luci e frenante. Il conducente prima di utilizzare un veicolo deve accertarsi che l'impianto luci di segnalazione (frecce, lampeggianti, stop, etc.) e quello frenante siano efficienti. Subito dopo la partenza deve essere eseguita una leggera prova dei freni.

Va posta estrema attenzione, non solo nell'evitare le collisioni con altri veicoli, mezzi o aeromobili, ma anche a non invadere l'area di manovra (superando, ad esempio, inavvertitamente una stopbar).



	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 27
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

A tal fine si ricorda che presso le stopbar dei raccordi abilitati alle operazioni in bassa visibilità sono presenti le Guard Lights: evitare di proseguire nella marcia in prossimità di due luci gialle lampeggianti, se non preventivamente autorizzati.

RICORDA!!!

PRUDENZA, MODERARE LA VELOCITA' E CONTROLLARE LE LUCI

CIRCOLAZIONE DURANTE CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

In caso di pioggia, temporali, neve (anche sciolta) le condizioni di guida peggiorano drasticamente. La superficie bagnata comporta non solo la diminuzione di aderenza dei pneumatici, ma anche una ridotta visibilità della segnaletica orizzontale (le linee guida a terra), che talvolta possono addirittura scomparire. Inoltre, in caso di neve, o neve sciolta, l'azione frenante è ridotta al minimo, pertanto il rischio di collisioni è elevato. Le precipitazioni inoltre comportano una riduzione della visibilità all'esterno, rendendo più difficoltoso separarsi dagli ostacoli. Verificare, quindi, la perfetta efficienza almeno dell'impianto luci e frenante (si ribadisce l'importanza che deve essere effettuata una leggera prova freni immediatamente dopo la partenza), oltre a verificare il perfetto funzionamento dei tergicristalli.

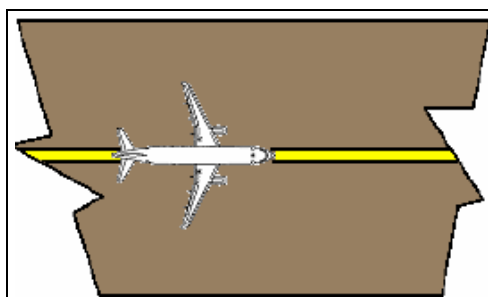
SEGNALETICA ORIZZONTALE AIRSIDE

Tutti i titolari di ADP, ed in particolare coloro che sono in possesso di ADP Categoria 2 o **ROSSA**, devono essere a conoscenza della forma e del significato delle segnaletiche orizzontali presenti in Air Side.

Si fa notare che il colore della segnaletica orizzontale adoperata sulle piste di volo è il **BIANCO**, mentre quella delle vie di rullaggio è il **GIALLO**.


Ciò consente di sapere, in caso di scarsa visibilità, se ci si trova sulla pista di volo (runway) o su di una via di rullaggio (taxiway) qualora si ha una perdita di orientamento della posizione.

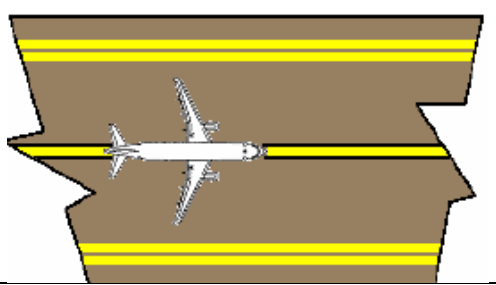
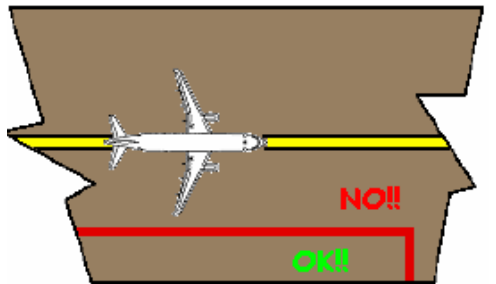
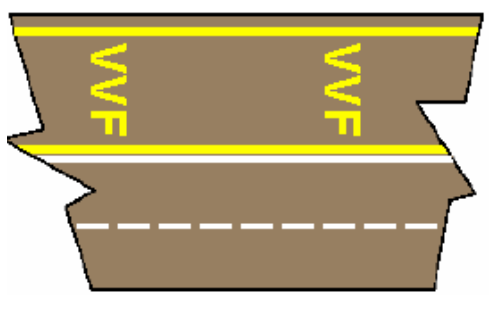

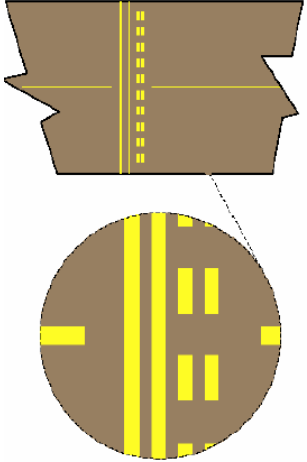
Sui PIAZZALI le linee di rullaggio per gli aeromobili sono di colore **GIALLO** mentre, sugli aeroporti con piazzali particolarmente estesi, si usa, in concomitanza, anche una segnaletica orizzontale di colore **BIANCO** destinata ai mezzi che circolano per motivi di servizio sull'APRON.




LINEA GIALLA CONTINUA

Asse (centreline) di una via di rullaggio aeromobili, sia di taxiway che di piazzale (taxilane)

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 28
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

	<p>DOPPIA RIGA GIALLA Indica il bordo di una (Taxiway) via di rullaggio</p>
	<p>LINEA ROSSA CONTINA Segna il limite sul piazzale entro cui è possibile transitare o sostare mantenendo una distanza di sicurezza da eventuali aeromobili in rullaggio su una riga gialla continua.</p>
	<p>LE VIE DI EMERGENZA Le aree e vie di emergenza sono delimitate da segnaletica orizzontale e righe gialle, con riportato, ad intervalli regolari, la dicitura VVF (Vigili del Fuoco).</p>
	<p>INDICAZIONE STAND AEROMOBILE (PARCHEGGIO) Quadrato bordato di giallo con sigla dello stand in giallo.</p>
	<p>(Runway Holding Position) Segnaletica orizzontale presente nell'Area di Manovra. Indica la separazione tra la taxiway (linee continue) e la runway (linee tratteggiate). Tipicamente è disegnata prima dell'ingresso sulla runway ovvero entro un raccordo che conduce in pista.</p> <p>ATTENZIONE: NON VA MAI OLTREPASSATA SENZA AUTORIZZAZIONE SPECIFICA DELLA TORRE DI CONTROLLO</p>

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 29
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019



PUNTO DI ATTESA INTERMEDIO LUNGO LE VIE DI RULLAGGIO (INTERMEDIATE HOLDING POSITION MARKING)

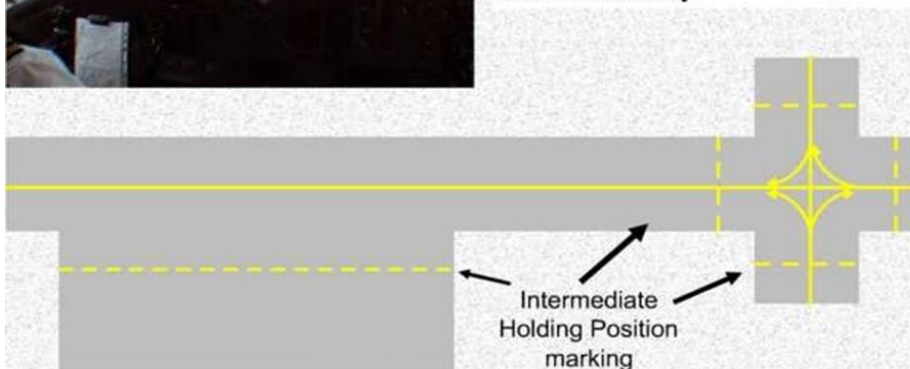
Segnaletica orizzontale disegnata prima di un incrocio lungo le vie di rullaggio.

Punto Attesa Intermedio (Intermediate Holding Position)



E' posizionato su una taxiway che non sia un punto di Runway-Holding Position


Normalmente alle intersezioni di due taxiway





CONFINE DELL'AREA DI MANOVRA

Segnale da non confondere con quello della STOPBAR. Le linee separano l'APRON (lato linea continua) dall'Area di Manovra (lato della linea tratteggiata)


	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 30
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

	<p>LINEE BIANCA CONTINUA, A TRATTI E A BARRE</p> <p>In una pista di volo, segnalano il bordo di una pista, la centerline (asse) e la soglia. In una strada perimetrale valgono come descritto nel Codice della Strada.</p>
---	---

SEGNALETICA VERTICALE AIRSIDE

Tutti i titolari di ADP, ed in particolare coloro in possesso di ADP TIPO ROSSO, devono essere a conoscenza della forma e del significato della segnaletica verticale Airside.

	<p>CARTELLI DIVIETO DI ACCESSO</p> <p>Presenti nelle vie perimetrali segnalano che non è consentito proseguire nel transito qualora non provvisti dei requisiti richiesti per la guida in area di manovra (mezzo e conducente idonei).</p> <p>Qualora il segnale di divieto riporti anche la dicitura "obbligo di contatto radio con la TWR" viene indicata la necessità di mantenere il costante ascolto sulla frequenza TWR/GROUND della torre, non di stabilire il contatto; in caso di accesso alla pista o raccordi, è necessario chiedere l'autorizzazione alla TWR per poter proseguire.</p>
	<p>SEGNALAZIONE RACCORDI-PISTA</p> <p>Presenti ai lati dell'imbocco di un raccordo, indicano:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il nome del raccordo (in giallo su sfondo nero); ▪ La pista accessibile dal raccordo (23, 05, o 23-05 se il raccordo è uno di quelli centrali); ▪ La categoria ILS disponibile.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 31
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019



GUARD LIGHTS

Sono un ausilio visivo ad evitare involontarie intrusioni in pista. Presenti ai lati di un raccordo utilizzabile in operazioni di bassa visibilità, constano in due luci disposte orizzontalmente lampeggianti alternativamente in giallo. Nella foto accanto le guard-lights del raccordo K.



SEMAFORI

Presenti sulle vie perimetrali in prossimità di un raccordo che consenta l'accesso alla pista. Si noti che entrambe le luci sono rosse:


LUCE ROSSA IN BASSO: non sono previsti aeromobili in manovra; è possibile chiedere alla Torre l'autorizzazione all'ingresso in pista (con mezzo e conducente idoneo ai requisiti richiesti per la guida in area di manovra).

LUCE ROSSA IN ALTO: sono previsti aeromobili in manovra; evitare quindi di chiedere alla Torre l'autorizzazione all'ingresso in pista, restare in ascolto radio, mantenersi a distanza di sicurezza.



SEGNALETICA

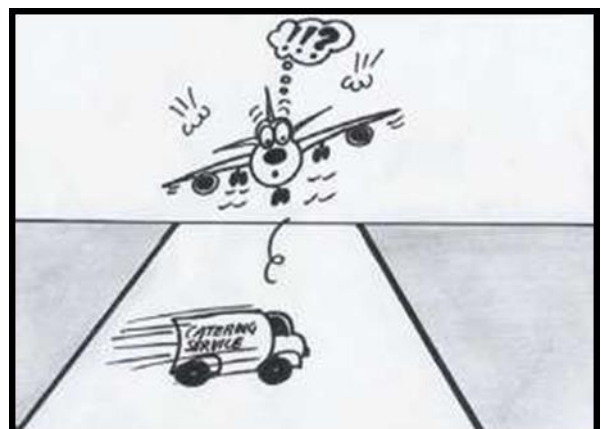
Attenersi alle indicazioni fornite dai cartelli


	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 32
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

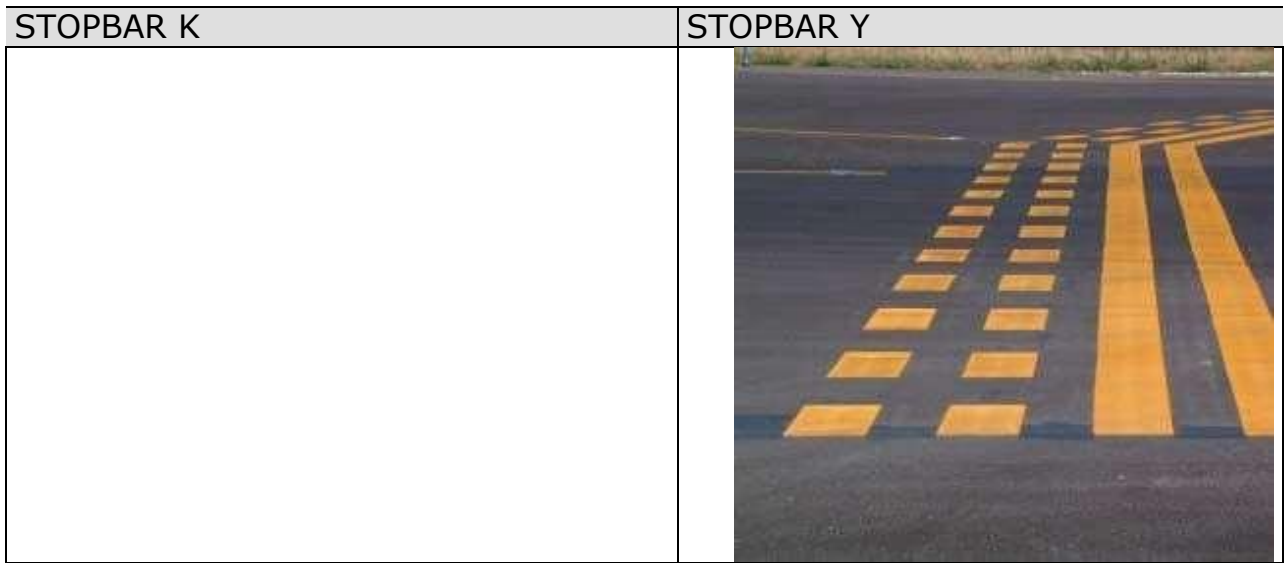
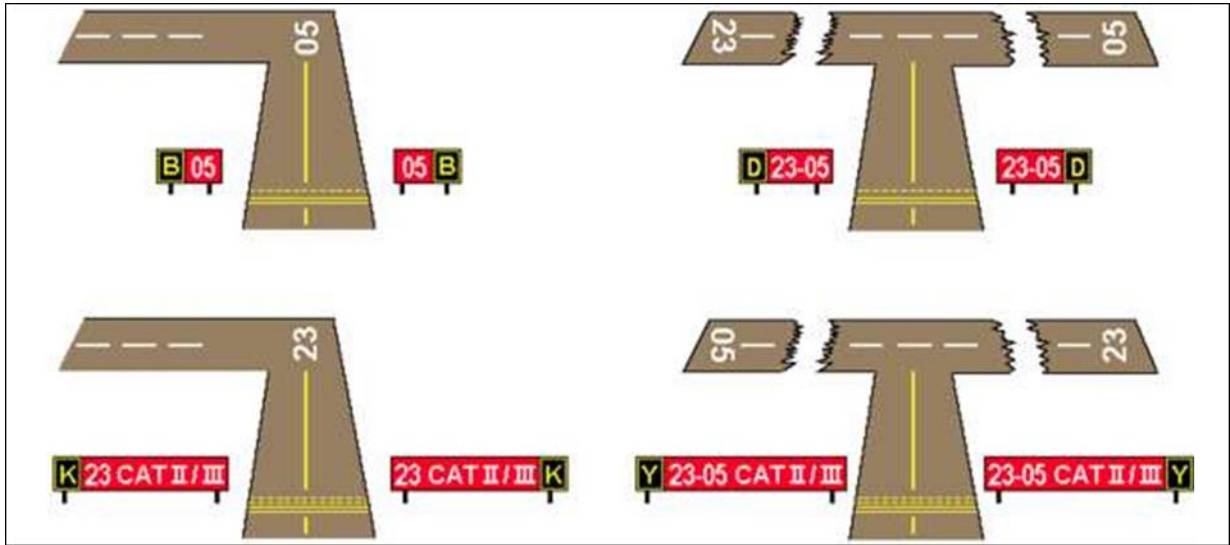
	<p>SEGNALAZIONE CHE INDICA L'USCITA DALLA PISTA DI VOLO</p> <p>Presenti ai lati di un raccordo laddove vi sia una stopbar. Indicano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il nome del raccordo (in giallo su sfondo nero); • Il pittogramma della stopbar come si vede nell'uscire dalla pista di volo. <p>Dopo aver attraversato completamente tale segnale si può dichiarare PISTA LIBERA</p>
	<p>SEGNALAZIONE LOCALIZZAZIONE RACCORDI</p> <p>Sono un ausilio visivo per orientarsi a raggiungere un determinato</p>
	<p>CARTELLI SEGNALAZIONE TORA</p> <p>Posti in raccordi di accesso alla pista segnalano la TORA disponibile.</p>
	<p>PALETTI BORDO RACCORDO</p> <p>Sono paletti ad alto potere rifrangente, posti a segnalare il bordo di un raccordo.</p>

ACCESSO ALL'AREA DI MANOVRA (PISTE E RACCORDI)

L'accesso alla pista di volo ed ai raccordi (sia per i veicoli che per gli aeromobili) è consentito solo su autorizzazione rilasciata dalla torre di controllo. Il conducente del veicolo che necessita entrare in area di manovra deve fermarsi prima di un punto attesa - delimitato da una stopbar, guard-lights, cartelli e semafori - e richiedere via radio l'autorizzazione alla Torre di Controllo (nella sezione dedicata all'uso della radio, in seguito descritta, vengono riportati degli esempi di comunicazione radio). Il non rispetto di questa elementare norma può portare a conseguenze gravissime in termini di sicurezza aerea.




	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 33
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019



SEGNALAZIONI VERTICALI ED ORIZZONTALI ACCESSO PISTA

ESEMPIO DI SEMAFORI PER REGOLAMENTARE L'ACCESSO IN AREA DI MANOVRA



	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 34
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

SEGNALAZIONI NOTTURNE

Particolari luci di diverso colore sono utilizzate di notte (o in bassa visibilità) al fine di facilitare i piloti nelle manovre. I colori utilizzati sono:

TIPO	COLORE
BORDO PISTA	BIANCO
ASSE RACCORDI/TAXIWAY	VERDE oppure GIALLO/VERDE alternati
BORDO RACCORDI/TAXIWAY	BLU'
PUNTO ATTESA (GUARD LIGHT)	GIALLO

LA CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE

Data l'eterogeneità dei mezzi in circolazione, comprese autobotti cariche di carburante ed impiegate in rifornimenti, congiunta alla movimentazione e manovra dei velivoli, l'Airside è un'area pericolosa al transito. Portare attenzione ed impiegare la massima prudenza è un dovere imprescindibile al fine di garantire la sicurezza.


Si rammenti che il rispetto dei vincoli e delle norme suggerite nel presente documento costituiscono dei requisiti minimi di carattere generale che vanno rispettati ed applicati tenendo presente il contesto ambientale in cui ci si trova ad operare. La conoscenza di queste regole generali, associata al proprio senso di responsabilità che ogni possessore di ADP deve necessariamente possedere, consentirà ad ognuno di affrontare situazioni che non sono state esplicitate nel presente documento, e che non è possibile elencare in maniera esaustiva. Ogni possessore di ADP deve evitare distrazione e fretta quando è alla guida di un veicolo.

PROCEDURA DI ACCESSO ALLE AREE DI MANOVRA

L'accesso alle vie di rullaggio, alla pista di volo ed il conseguente impegno, quindi, dell'area di manovra degli aeromobili è, di volta in volta, soggetto obbligatoriamente alla preventiva autorizzazione da parte della torre di controllo (nominativo PESCARA TORRE) con la quale occorrerà mantenere costantemente il contatto radio sulla apposita frequenza veicolare (440,600 Mhz) al fine di ricevere tutte le necessarie istruzioni.

L'accesso alle aree di manovra è consentito esclusivamente alle persone ed agli automezzi adibiti a funzioni di controllo e manutenzione delle infrastrutture nell'area di manovra stessa espressamente e preventivamente autorizzati dalla Direzione Aeroportuale, oltre che ai mezzi di soccorso.

Ad ogni ente interessato (VVF, ENAV, manutenzione della società di gestione, ecc., ecc.) sarà assegnato dalla Direzione Aeroportuale un nominativo radio identificativo di ogni mezzo autorizzato, in quanto tali mezzi per accedere all'area di manovra dovranno essere

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 35
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

dotati di collegamento radio con la torre di controllo.

Inoltre, ove società terze, per particolari esigenze manutentive o di riqualifica strutturale dell'infrastruttura di volo, abbiano mezzi propri abilitati all'accesso in area di manovra, anche questi dovranno essere dotati di collegamento radio con la torre di controllo e, in caso contrario, dovranno essere accompagnati e assistiti da personale e/o mezzi della società di gestione muniti di collegamenti radio.

Prima di accedere all'area di manovra, l'addetto, al fine di ottenere la relativa autorizzazione, deve contattare la torre di controllo sulla apposita frequenza (440,600 Mhz) comunicando, secondo adeguata terminologia aeronautica, i seguenti dati o informazioni:

1. La posizione attualmente occupata, con riferimento alla carta di aerodromo.
2. Il motivo dell'accesso.
3. L'area che intende raggiungere.
4. Il tempo previsto di occupazione dell'area.
5. Il percorso previsto per il raggiungimento dell'area.

Prima dell'abbandono dell'area, l'addetto, sempre sull'apposita frequenza radio veicolare e seguendo le stesse modalità precedentemente utilizzate, dovrà comunicare alla torre di controllo l'intenzione di abbandonare l'area occupata e garantire che, per le azioni svolte di propria competenza, l'area è agibile per le operazioni di volo.

Una volta abbandonata l'area l'addetto dovrà confermare alla torre di controllo di aver liberato l'area di manovra.

Gli automezzi e le autovetture devono avere le dotazioni di visibilità e sicurezza previste.

Il tesserino aeroportuale di riconoscimento deve essere esposto sui capi di vestiario esterni e deve essere chiaramente visibile in ogni momento nell'area di movimento.

E' vietato fumare in tutta l'area di movimento, sia dentro che fuori i veicoli.


Quando ci si mette alla guida di un veicolo o di un mezzo operativo si deve verificare l'efficienza del mezzo a livello generale e quindi controllare:

- i freni;
- le ruote;
- le luci anteriori, posteriori e quelle di ingombro;
- i tergicristalli, gli specchietti retrovisori;
- la presenza di carburante sufficiente;

l'eventuale presenza di perdite di liquidi sotto il veicolo.

Prima di avviarsi bisogna verificare che sia esposto sul parabrezza, in maniera facilmente visibile, il permesso di circolazione per il veicolo nell'area aeroportuale.

E' necessario uscire dalla zona parcheggio veicoli seguendo le normali procedure del Codice della Strada e avviandosi lentamente. Quando ci si inserisce nella perimetrale occorre fare attenzione ai veicoli che già la impegnano e soprattutto alla direzione consentita in quel tratto.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 36
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

In caso di emergenza i mezzi operativi di soccorso avranno la precedenza su tutti gli altri veicoli: tra questi sono compresi i mezzi di soccorso sanitario, quelli antincendio, le vetture delle Forze dell'Ordine ed i mezzi operativi aventi una luce lampeggiante gialla in funzione.

In caso di attivazione del Piano di emergenza Aeroportuale tutti i mezzi che si trovano in quel momento in area di movimento, e non sono necessari al soccorso, dovranno, in coordinamento con la Torre di Controllo e/o Gestore (in caso di Piazzale o strada perimetrale) tornare al parcheggio assegnato, o nel caso non fosse possibile in un'area individuata sicura dalla Torre di Controllo o dal Gestore

Tutti i veicoli devono circolare sulle veicolari così come segnalate, senza prendere scorciatoie e senza trascurare le indicazioni della segnaletica.

Il limite massimo di velocità sulle veicolari e sulla perimetrale è di 30 Km/h, salvo che sia diversamente indicato un limite inferiore. Il limite di velocità nelle zone di parcheggio aeromobili è quello di passo d'uomo.

In condizioni meteorologiche avverse (es. forte pioggia o nebbia) si devono accendere i fari anabbaglianti e operare con la massima cautela. Occorre trainare e guidare scale o nastri trasportatori sempre e solo in posizione abbassata. Dopo aver utilizzato un mezzo operativo che si alza, prima di abbassarlo verificare che ci sia una distanza di sicurezza con l'aeromobile.

Eccetto quelli che stanno assistendo l'aeromobile, nessun altro veicolo può essere condotto o parcheggiato in prossimità dell'aeromobile stesso. Nell'avvicinarsi con un veicolo ad un aeromobile parcheggiato, fare sempre in modo di avere la massima visuale verso l'aeromobile e accertarsi che gli ingombri dell'aeromobile siano sempre visibili.


E' opportuno evitare di condurre veicoli sotto le ali degli aeromobili a meno che non sia necessario per motivi operativi.

Nel parcheggiare un veicolo presso un aeromobile in sosta per assisterlo, non "chiudere" i mezzi di assistenza già posizionati, ma tenere presente che essi debbono poter allontanarsi facilmente, una volta terminate le operazioni di handling, soprattutto se devono allontanarsi immediatamente dall'aeromobile in caso di emergenza.

Non sporcare i piazzali e raccogliere qualsiasi cosa caduta in terra. Il FOD (Foreign Object Damage, danno da oggetto estraneo) provoca annualmente danni economicamente considerevoli agli aeromobili.

Nell'operare con veicoli e mezzi operativi in aeroporto è necessario mantenere la calma e la lucidità in ogni momento della giornata operativa. Qualsiasi incidente che coinvolga un aeromobile, un veicolo, o qualsiasi altra struttura fissa o mobile, deve essere comunicato immediatamente l'ADM/Airport Duty Manager della Soc. SAGA.

Gli Incidenti ed Inconvenienti Gravi devono essere notificati immediatamente anche alla Direzione Aeroporto ed all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 37
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

IMPORTANTE

Il documento contiene immagini relative ad aiuti visivi luminosi, segnaletica verticale ed orizzontale standard.

Pertanto alcuni segnali o cartelli illustrati in questa guida non necessariamente si trovano installati sull'aeroporto di Pescara.

Familiarizzazione con gli aeromobili.

Classificazione dei tipi di aeromobile e capacità di identificare i tipi che comunemente operano nell'aeroporto.

Embrair175




Boeing 737-800




Boeing 717



	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 38
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

CAPITOLO 5


RADIOTELEFONIA AERONAUTICA

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 39
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

Al fine di garantire la sicurezza delle operazioni all'interno dell'area di manovra è importante assicurare una corretta comunicazione tra i veicoli e la torre di controllo.

In particolare le comunicazioni dovranno essere chiare e concise per evitare ogni qualsivoglia fraintendimento, e rispondenti agli standard riportati da ICAO Doc 9432-AN/925

LETTERA	PAROLA	PRONUNCIA	
A	ALPHA	àlfa	
B	BRAVO	bràvo	Numeri Pronuncia
C	CHARLIE	ciàrli	
D	DELTA	dèlta	0 ze-ro
E	ECHO	èco	1 uan
F	FOXTROT	fòcstrot	2 too
G	GOLF	gòlf	3 tree
H	HOTEL	òtel	4 fow-er
I	INDIA	ìndia	5 fife
J	JULIETT	giùliet	6 six
K	KILO	chìlo	7 sev-en
L	LIMA	lìma	8 eit
M	MIKE	màik	9 nin-er
N	NOVEMBER	novèmber	
O	OSCAR	òscar	
P	PAPA	pàpa	
Q	QUEBEC	chèbec	
R	ROMEO	ròmio	
S	SIERRA	sièrra	
T	TANGO	tàngo	
U	UNIFORM	iùniform	
V	VICTOR	vìctor	
W	WHISKY	uìschi	
X	X-RAY	icsrèi	
Y	YANKEE	iènchi	
Z	ZULU	zùlu	

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 40
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

COMUNICAZIONI RTF

GENERALITÀ

Le comunicazioni RTF (RadioTeleFoniche) consentono di mantenere il contatto costante e continuo fra gli automezzi che devono accedere in area di manovra e la TWR durante lo svolgimento di operazioni sulle vie di rullaggio in aree coordinate dalla stessa Torre.

Al fine di evitare problemi operativi, il conducente di tali mezzi deve controllare che la radio ricetrasmittente sia perfettamente funzionante.

Oltre ad un controllo visivo della connessione dei cavi (di alimentazione e di collegamento con microfono e altoparlante), è necessario verificare il corretto funzionamento dell'apparecchiatura nel suo complesso. Ulteriormente, ad ogni primo utilizzo del mezzo, deve essere effettuata una Prova Radio. Questa è un'operazione codificata che deve avvenire secondo un frasario standard.

Es.:

Follow-me: Torre da Follow-me 5, Prova Radio;

Torre di Controllo: Vi sentiamo forte e chiaro.

All'atto dell'accensione dell'apparecchio radio, è opportuno attendere in ascolto circa 20 secondi e, scongiurato il rischio di interferire con altro contatto già in corso, si può dare inizio alla comunicazione.

Anche questo primo contatto con la TWR, naturalmente, è soggetto a regole ben precise: deve essere premesso il **soggetto chiamato** e successivamente **il chiamante**


(Es. "**Torre Pescara** da **Follow-me**"), quindi si attenderà la risposta della **Torre** (Es. **Avanti Follow-me**).

Sulla scorta di quanto sopra prescritto, da questo momento in avanti i movimenti del Follow me verranno coordinati dalla TWR mediante specifiche istruzioni di movimento.

Codici Concordati:

- **"affermativo": si'**
- **"negativo": no**
- **"ricevuto": ho capito e chiudo**
- **"autorizzato": risposta affermativa a richiesta di autorizzazione**
- **"intermediate holding point": punto di attesa**
- **"avanti": chiamata ricevuta, dimmi**
- **"ispezione pista": comunicazione di impegno pista**
- **"pista libera": terminato impegno sulla pista**
- **"pista libera e agibile": ispezione ok, pista sgombra**
- **"in attesa o stand by": la twr è impegnata, non può rispondere subito**

Va chiarito che l'**autorizzazione a muoversi** data dalla Torre di Controllo è da intendersi **valida solo fino al primo punto di controllo**, salvo diversa specificazione della Torre stessa. È comunque consigliabile, fare sempre il "Readback" delle autorizzazioni ricevute e, **ove si abbiano dubbi di interpretazione, richiedere conferma alla Torre.**

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 41
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

ISTRUZIONI DI MOVIMENTO

Le istruzioni di movimento, date dalla Torre di Controllo via radio, sono finalizzate a mantenere la distanza di sicurezza fra gli aeromobili ed i mezzi autorizzati ad operare in area di manovra.

Tali istruzioni debbono essere osservate dagli addetti **LETTERALMENTE e TASSATIVAMENTE**.

È necessario pertanto che ci sia la certezza che le stesse siano state effettivamente percepite in modo preciso.

Tuttavia, si deve tener ben presente che le comunicazioni RTF sono per loro natura suscettibili di fraintendimenti (errate ricezioni, rumori di fondo, trasmissioni non sempre chiare, ecc.) che possono essere causa di una serie di errori di valutazione sufficienti a mettere a rischio la sicurezza.

È perciò fondamentale, per ridurre al minimo questi problemi, osservare alcune norme di procedura raccolte in due documenti **I.C.A.O.** Manual Of Radiotelephony (Doc. 9432-AN/925) e Aeronautical Telecommunication (Annex 10), in particolare l'addetto:


- deve sempre identificarsi specificando il nominativo standard seguito dal numero del proprio mezzo, se applicabile: **CHI SEI?**
- deve dichiarare la propria posizione: **DOVE SEI?**
- deve dichiarare la destinazione finale e possibilmente il percorso previsto: **DOVE VAI?**
 - deve dichiarare l'avvenuta liberazione della zona interessata al transito: **COSA LIBERI?**
 - Per evitare fraintendimenti, è necessario ripetere i messaggi di autorizzazione della Torre di Controllo per accusarne la ricezione: **Ripetere MSG.**

È assolutamente importante ricordare che le comunicazioni radio devono essere :

- chiare e concise;
- puramente operative, utilizzando la sola terminologia aeronautica. Durante la comunicazione si devono evitare commenti superflui che possono generare confusione.

NOMINATIVI RADIO DEGLI ENTI AEROPORTUALI FREQUENZA: 440.600 MHz

UTENTE	NOMINATIVO RADIO
ENAC	DELTA1
ENAV - TWR	PESCARA TORRE
ENAV VEICOLO	ASSIVOLO
VVF CENTRALINO	CENTRALINO
VVF MEZZI	ROSSO 1/2/3/4/5/6/7/
POLIZIA DI FRONTIERA	POLIZIA
GUARDIA DI FINANZA	FINANZA 1 / 2

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 42
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

PRIMO SOCCORSO AEROPORTUALE	118
SAGA S.p.A.	SAGA 1/2/3/4/5/6/7/8/
TECNOSKY (manutenzione impianti)	TECNOSKY
I.E.C.E. (Impianti illuminazione)	LUCE
NAUTILUS (rifornimento carburanti)	NAUTILUS

PROVE RADIO E INTELLIGIBILITA'

La prova radio va effettuata ogni qualvolta insorgano dubbi sul funzionamento dell'apparato in uso.

L'intelligibilità della comunicazione deve essere classificata secondo la scala riportata dalla seguente tabella in funzione della bontà della ricezione.

SCALA DI INTELLIGIBILITA' (READABILITY SCALE)	
1	Incomprensibile (Unreadable)
2	Comprensibile a tratti (Readable now and then)
3	Comprensibile con difficoltà (Readable with difficulty)
4	Comprensibile (Readable)
5	Perfettamente comprensibile - forte e chiaro (Perfectly readable - loud and clear)

Esempio di comunicazione comprensibile a tratti: Tecnosky;


TWR da LUCE TWR: LUCE avanti
 Tecnosky: TWR per una prova radio
 TWR:LUCE riceviamo 2/5 (due quinti)

SEGNALAZIONI LUMINOSE DELLA TORRE

La torre è dotata di un'apposita lampada ad alta intensità per effettuare segnali terra-bordo-terra, utilizzabile tuttavia in caso di necessità anche al suolo. Se si riceve una segnalazione luminosa dalla Torre è necessario agire prontamente di conseguenza. Tali segnalazioni possono essere impiegate in caso la Torre abbia il sospetto (o la certezza) di un'avaria radio del veicolo che impegna l'area di manovra.

I segnali possono essere:

SEGNALE	SIGNIFICATO
VERDE LAMPEGGIANTE	Autorizzato attraversamento pista
ROSSO FISSO	Fermarsi immediatamente
ROSSO LAMPEGGIANTE	Liberare la pista - attenzione al traffico di aeromobili
BIANCO LAMPEGGIANTE	Liberare l'area di manovra secondo le istruzioni impartite

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 43
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

NORME COMPORAMENTALI IN AREA DI MANOVRA

OGNI COMUNICAZIONE CHE AVVIENE SULLE FREQUENZE DELLA TWR É REGISTRATA.

L'operatore prima di accedere all'area di manovra deve obbligatoriamente:

1. accendere l'apparato radio;
2. verificare che sia funzionante e sintonizzato sulla frequenza UHF corretta, controllando la giusta posizione del volume;
3. accendere la luce rotante di colore giallo;
4. attendere che le altre comunicazioni già in corso siano terminate;
5. chiedere in frequenza l'autorizzazione alla TWR e comunicare, il percorso da effettuare specificando dove ci si trova e dove si intende andare e il tipo di operazione da effettuare;
6. **tutte le autorizzazioni ricevute vanno sempre ripetute ("Readback"): attendere e ripetere la comunicazione fino a che non si abbia la certezza assoluta di quello che si è autorizzati a fare;**
7. le comunicazioni devono essere chiare e brevi e devono rendere nella maniera più sintetica e chiara il concetto che si vuole esprimere;
8. le comunicazioni devono essere esclusivamente operative;
9. utilizzare per lo scambio delle informazioni il gergo aeronautico e per qualificarsi con il codice identificativo assegnato al mezzo;
10. giunto sul luogo dell'intervento o dell'ispezione comunicare la propria posizione alla TWR e preventivare il tempo d'intervento, questa operazione può essere fatta anche all'inizio delle comunicazioni;
11. adeguarsi tempestivamente a qualsiasi disposizione della TWR che va intesa come ordine non derogabile;
12. dopo l'intervento verificare di non aver abbandonato alcun oggetto;
13. mantenere costante contatto radio con la TWR per tutto il tempo;
14. al termine del lavoro o dell'ispezione dare notizia alla TWR e accertarsi della risposta (pista libera e agibile, se abilitati).

ATTENZIONE !! DURANTE LA COMUNICAZIONE DEL MESSAGGIO CON LA TWR SI DEVE EVITARE QUALSIASI TIPO DI COMMENTO O POLEMICA.


ADDESTRAMENTO SPECIFICO

Oltre al conseguimento della patente aeroportuale ADP saranno predisposti corsi complementari erogati al personale aeroportuale per formazione specifica/specialistica.

Per formazione specialistica si intende la formazione per coloro che, per la loro specifica funzione, devono effettuare al fine del mantenimento dei requisiti di safety sullo scalo.

La Società SAGA fornisce con istruttori (interni o esterni) qualificati secondo i propri standards, la formazione sul corretto utilizzo delle attrezzature al fine di mitigare il rischio di danni a cose e/o persone in airside.

(rif. Capitolo 3.4.2 Training Manual).

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 44
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

ESEMPIO DI COMUNICAZIONE

la prima parola della comunicazione deve essere il nominativo radio dell'ente aeroportuale che si vuole contattare facendo seguire subito dopo il proprio nominativo radio.

inizio comunicazione Torre Pescara da SAGA

risposta TWR SAGA da torre avanti

richiesta

- Torre PSR da SAGA chiedo autorizzazione a effettuare ispezione sul raccordo "D"

possibili risposte

- "negativo echo 1 abbiamo il raccordo impegnato" (non è possibile)
- "SAGA" autorizzato ad ispezionare raccordo "D" (è possibile)

conferma (read back)

- "ricevuto da SAGA" restiamo in attesa mantenendo zona di sicurezza"
- "ricevuto da SAGA" autorizzato a ispezione raccordo "E"

termine ispezione


- SAGA: "torre PSR da SAGA" ispezione su raccordo "E" terminata, chiedo autorizzazione a percorrere raccordo "C" in direzione Nord fino a liberare sul Piazzale Apron 1
- risposta twr "Saga da torre ricevuto, autorizzato a percorrere raccordo "C" in direzione Nord fino a liberare sul Piazzale Apron 1"

conferma (read back)

- SAGA: Saga autorizzato da raccordo "D" a percorrere raccordo "C" in direzione Nord fino a liberare sul Piazzale T2

termine comunicazione

- Torre PSR da SAGA
- raccordi "D" e "C" liberi, ci troviamo su APRON 2, grazie per la collaborazione e buona giornata,
- Saga da torre ricevuto, raccordi "D" e "C" liberi, buona giornata.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 45
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

F.O.D. (FOREIGN OBJECT DAMAGE)

Il FOD è un danno (a velivoli, mezzi, cose o persone) provocato dalla presenza di oggetti imprudentemente lasciati a terra e non raccolti.

La raccolta dal piazzale di quanto possa causare FOD

È RESPONSABILITÀ DI TUTTI

Perché

perché è un pericolo per gli aeromobili: tutto ciò che può finire nei motori, sulle superfici di comando, nelle prese della strumentazione o semplicemente contro la fusoliera può seriamente compromettere la sicurezza e la condotta del velivolo;

perché è un pericolo per tutti: tutto ciò che può essere sollevato dal jet blast di un aeromobile in rullaggio può colpire chiunque, anche gravemente;

Sul nostro piazzale, tra le altre, è molto frequente trovare frammenti in cemento, pietre, sabbia, materiale catering, pezzi di bagaglio, penne, monete, badges, lattine, bottiglie e bicchieri in plastica, graffette, panni, carta e fogli di giornale, guanti in gomma, lucchetti in plastica ed in metallo, ma anche utensili e ricambi vari.

E' fondamentale rendersi conto che:

IL FOD È PREVENIBILE

raccogliendo prontamente qualsiasi oggetto che possa potenzialmente originare FOD, depositandolo negli appositi contenitori gialli presenti sul piazzale; qualora vengano raccolti detriti provenienti da sgretolamento del piazzale, si consiglia di avvisare il Coordinamento di Rampa oppure un Follow- e e segnalarne la posizione evitando di gettare oggetti per terra: servirsi dei cestini porta rifiuti.


Tutto il personale operante sul piazzale deve essere informato dei rischi in merito al FOD, incluso il rischio di ignorarli.

Contribuire ad eliminare il rischio di FOD è una nostra responsabilità e giova a tutti.



D.P.I. DISPOSITIVI PROTEZIONE INDIVIDUALE

Sia alla guida di un veicolo che a piedi è Necessario, a seconda delle mansioni, operare indossando i Dispositivi di Protezione Individuale previsti. Tali dispositivi sono a protezione della nostra salute, riducendo il rischio di infortunio.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 46
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

INDUMENTI AD ALTA VISIBILITA'

Il vestiario ad alta visibilità protegge contro i rischi di investimento e pertanto è obbligatorio per chiunque operi sul piazzale, indifferentemente dalla mansione. Va sempre indossato correttamente ed allacciato (in modo da non limitare la superficie esposta). Dopo l'uso non deve essere riposto dentro gli armadietti se non perfettamente asciutto (non fare asciugare vicino a fonti di calore).

CUFFIE ANTI RUMORE

Data l'alta rumorosità in Airside è necessario l'uso di cuffie che permettano adeguata protezione contro il rumore. Le cuffie vanno indossate sempre quando in piazzale, indifferentemente dalla mansione, avendo cura di indossarle correttamente (assicurandosi, ad esempio, che non vi siano capelli od altro tra i padiglioni auricolari e le cuffie).

GUANTI IN PELLE

I guanti in pelle proteggono dal rischio di ordinarie lesioni superficiali e pertanto vanno indossati da ogni operatore del settore Rampa. Non devono essere usati per la protezione da contatti con liquidi o sostanza chimiche.


SCARPE ANTINFORTUNISTICA

Le scarpe antinfortunistica proteggono contro il rischio meccanico e pertanto vanno indossati da ogni operatore del settore Rampa.

ALTRI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE

Per molte delle operazioni in Airside i dispositivi sopraccitati non sono sufficienti ad una adeguata protezione. A seconda dei casi e delle necessità si dovranno utilizzare anche parapioggia, indumenti antivento, gambali in gomma, tute, copricapi e berretti, guanti antiolio, guanti in maglia, occhiali, casco e paracolpi, ginocchiere e supporti lombari, cordino e cintura di posizionamento, imbracatura anticaduta.

Il documento contiene immagini relative a segnaletica standard e non sempre presente nell'aeroporto di Pescara.


	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 47
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

SICUREZZA IN PIAZZOLA-RAMP SAFETY

DECALOGO


COSA SI DEVE FARE

1. CONTROLLARE LA FUNZIONALITÀ DEL TUO MEZZO
2. RISPETTARE LA DISTANZA DI SICUREZZA DALL'AEROMOBILE
3. PRESTARE LA MASSIMA ATTENZIONE A CIÒ CHE TI ACCADE INTORNO
4. ACCOSTARE CON CAUTELA ALL'AEROMOBILE
5. ESEGUIRE LE MANOVRE A PASSO D'UOMO
6. INSERIRE IL FRENO A MANO DURANTE LA SOSTA
7. SEGNALARE IMMEDIATAMENTE AI VVF EVENTUALI FUORIUSCITE DI CARBURANTE E/O SVERSAMENTI DI LUBRIFICANTI
8. PORRE LA MASSIMA ATTENZIONE DURANTE LE MANOVRE DI RETROMARCIA
9. RACCOGLIERE IL F.O.D. E GETTARLO NEGLI APPOSITI CONTENITORI
10. SEGNALARE IMMEDIATAMENTE AL SUPERIORE DIRETTO EVENTUALI DANNEGGIAMENTI RISCONTRATI SUGLI AEROMOBILI ED IMPIANTI AEROPORTUALI

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 48
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019


COSA NON SI DEVE FARE

1. NON ACCOSTARE QUANDO L'AEROMOBILE È IN MOTO
2. NON LASCIARE INCUSTODITO IL MEZZO IN MOTO
3. NON TRANSITARE SOTTO LE ALI DELL'AEROMOBILE
4. NON OSTRUIRE LA VIA DI FUGA DEL MEZZO DI RIFORMIMENTO CARBURANTE
5. NON FUMARE, ANCHE A BORDO DEL TUO MEZZO
6. NON GETTARE ALCUN OGGETTO NELL'AREA DI MANOVRA
7. NON TRANSITARE DIETRO L'AEROMOBILE MENTRE I MOTORI SONO ANCORA IN FUNZIONE
8. NON OSTRUIRE L'AREA PER IL PUSH BACK
9. NON SOSTARE MAI SULLE AREE ZEBRATE
10. NON ABBANDONARE I TACCHI IN PIAZZOLA
11. NON SOSTARE AL DI FUORI DELLE AREE ASSEGNATE

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 49
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

CAPITOLO 6

DOMANDE DI PREPARAZIONE ALLA PROVA DI ESAME

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 50
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

DOMANDE (Esempio)

- 1) Un aeroporto è destinato:
 - a) alla movimentazione dei soli passeggeri, intendendo le sole aerostazioni;
 - b) all'arrivo, partenza e movimento a terra degli aeromobili;
 - c) alla movimentazione dei velivoli ad elica (eliporto).

- 2) Il centro della pista di volo è identificato, come segnaletica orizzontale, da:
 - a) una linea bianca tratteggiata;
 - b) una linea bianca continua;
 - c) una doppia linea bianca continua.


- 3) Per vie di rullaggio, si intendono:
 - a) le sole vie di uscita dalle piste e dall'area di manovra per l'entrata dell'aeromobile in piazzale e viceversa;
 - b) le vie percorse dall'aeromobile in piazzale fino al parcheggio e viceversa;
 - c) sia a) che b).

- 4) Possono attraversare il punto di attesa, per accedere ad una pista di volo:
 - a) solo i mezzi dotati di apparato UHF collegato con la Torre di Controllo;
 - b) i mezzi dotati di schermaggio antifiamma;
 - c) i mezzi di rampa.


- 5) Un raccordo è:
 - a) un tratto di viabilità della perimetrale tra due cancelli di ingresso;
 - b) una via di rullaggio corta che collega la pista di volo con la via di rullaggio principale parallela;
 - c) il tratto terminale di una pista di volo.

- 6) Non possono oltrepassare il limite dell'apron:
 - a) gli aeromobili in rullaggio;
 - b) veicoli sprovvisti di collegamento radio UHF con la Torre di Controllo, ne scortati da veicoli dotati di tale collegamento;
 - c) i veicoli equipaggiati con radio rice-trasmittente collegata con la Torre di Controllo.


- 7) L'area di manovra comprende:
 - a) l'area di movimento ed i piazzali;
 - b) i soli piazzali di sola degli aeromobili;
 - c) parte di aeroporto usata per il decollo, l'atterraggio ed il movimento a terra degli aeromobili, esclusi i piazzali.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 51
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- 8) Sul piazzale si svolgono le operazioni di:
- a) imbarco/sbarco passeggeri, posta e merci, rifornimento, sosta e manutenzione degli aeromobili;
 - b) solo imbarco e sbarco passeggeri, posta e merci;
 - c) sola manutenzione dell'aeromobile.
- 9) L'area di movimento comprende:
- a) le piste di volo e le vie di rullaggio;
 - b) i piazzali;
 - c) sia a) che b).
- 10) L'area di parcheggio di un aeromobile:
- a) coincide per estensione al rispettivo piazzale;
 - b) una porzione del piazzale, destinata al parcheggio di un aeromobile;
 - c) è un'area che comprende il piazzale ed i raccordi limitrofi.
- 11) La zona di rifornimento di un aeromobile:
- a) è espressamente delimitata da segnaletica rossa continua sulla pavimentazione del piazzale;
 - b) comprende tutta la superficie sottostante un aeromobile, comprese le ali;
 - c) si stende per un raggio di 15 metri a partire dal serbatoio dell'aeromobile rifornito, dagli sfiati e dalle attrezzature usate per il rifornimento.
- 12) L'area operativa aeroportuale comprende:
- a) le zone accessibili al pubblico (es. aerostazioni);
 - b) zone tecniche di manutenzione, i piazzali, l'area di manovra, e le vie di movimento degli aeromobili e dei veicoli di assistenza;
 - c) le sole piste di volo.
- 13) La landing area è quella parte dell'area di movimento destinata:
- a) al movimento dei veicoli di assistenza all'aeromobile;
 - b) alla sosta dell'aeromobile;
 - c) all'atterraggio e/o decollo dell'aeromobile.
- 14) Dall'area di manutenzione aeromobile sono escluse:
- a) piste di volo;
 - b) i piazzali;
 - c) gli hangars.
- 15) La Direzione Aeroportuale (D.A.) è l'organo periferico:
- a) dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo;
 - b) dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile;
 - c) della società SAGA S.p.A.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 52
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- 16) Il Direttore di aeroporto esercita le sue funzioni dispositive emanando:
- a) Decreti Ministeriali;
 - b) Regolamenti;
 - c) Ordinanze.
- 17) Per le tematiche relative alla sicurezza operativa, il Direttore dell'aeroporto si avvale del:
- a) Comitato Aeroportuale di Sicurezza Operativa {CASO};
 - b) Comitato Facilitazioni;
 - c) Conferenza dei Servizi.
- 18) L'Ufficio di Polizia di Frontiera ha il compito specifico di:
- a) verificare, attraverso controlli documentali, il rispetto delle norme sull'immigrazione e sull'espatrio;
 - b) verificare il rispetto delle norme sulle importazioni/esportazioni di merce;
 - c) reprimere i reati di tipo valutario.
- 19) Il presidio dei varchi doganali dell'aeroporto è affidato:
- a) alla Polizia di Stato;
 - b) alla Guardia di Finanza;
 - c) ai Carabinieri.
- 20) L'attività di controllo fiscale, valutario e doganale svolta dalla Guardia di Finanza è essenziale per l'espletamento dei compiti:
- a) della Sanità Aerea;
 - b) della Polizia di Stato;
 - c) della Dogana.
- 21) Nelle aree operative interne, il compito di far osservare le ordinanze del Direttore dell'aeroporto e di emettere le sanzioni è demandato:
- a) alla Polizia di Stato;
 - b) alla Guardia di Finanza;
 - c) ai Carabinieri, alla Polizia di Stato ed alla Guardia di Finanza.
- 22) Le operazioni di confezionamento dei pasti a bordo sono sottoposte al controllo fiscale da parte della:
- a) Dogana;
 - b) Società SAGA S.p.A.
 - c) Direzione di aeroporto.
- 23) Hanno la qualifica di Ufficiali di polizia tributaria:
- a) i funzionari della Polizia di Stato;
 - b) i funzionari di Dogana;
 - c) i funzionari della Direzione di aeroporto.
- 24) I servizi meteorologici aeroportuali, sull'aeroporto di PESCARA, vengono forniti da:

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 53
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- a) Aeronautica Militare;
- b) società SAGA S.p.A.;
- c) Ente Nazionale Assistenza al Volo.

25) II servizio di Controllo del Traffico Aereo da parte degli addetti della Torre di Controllo termina:

- a) quando l'aeromobile lascia l'area di manovra per entrare in piazzale;
- b) non appena l'aeromobile tocca la pista di atterraggio;
- c) quando l'aeromobile esce dalla pista di volo.

26) La Torre di Controllo autorizza l'attraversamento dell'area di manovra dei veicoli:

- a) dotati di luce rossa di ingombro;
- b) dotati di apparato rice-trasmittente UHF collegato costantemente con la Torre di Controllo;
- c) dotati di sola luce lampeggiante gialla, senza alcun apparato radio.

27) Appartiene al Ministero della Sanità:

- a) l'ufficio Oggetti Rinvenuti;
- b) il Pronto Soccorso Aeroportuale;
- c) l'Ufficio di Sanità Aerea.

28) II Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco appartiene:


- a) al Ministero dell'Interno;
- b) al Ministero della Difesa;
- c) al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

29) La "categoria aeroportuale" riferita alla protezione antincendio, è stabilita in funzione di:

- a) il tempo di risposta del servizio antincendi, il numero minimo di automezzi antincendi, i quantitativi, i tipi di materiale estinguente e le portate di erogazione;
- b) il numero delle piste di volo;
- c) la media del numero di voli per giornata.

30) Il servizio di assistenza antincendio da parte dei Vigili del Fuoco per gli aeromobili che effettuano rifornimento di carburante con passeggeri a bordo:

- a) è sempre obbligatorio;
- b) non è richiesto ma l'Handler deve avvisare TWR e VVFF, ed il vettore deve implementare specifiche procedure di riduzione del rischio;
- c) non è richiesto.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 54
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

31) II controllo dello stato della pista di volo e delle vie di rullaggio normalmente è svolto da:

- a) Servizio Sicurezza Aeroportuale;
- b) Pronto Soccorso Sanitario aeroportuale;
- c) dalla società SAGA S.p.A.

32) Sono ammessi a circolare nelle aree di movimento:

- a) solo gli autoveicoli dotati di schermaggio antifiamma;
- b) motoveicoli, autoveicoli ed i veicoli dotati dei segnali diurni e notturni previsti dall'I.C.A.O.
- c) solo mezzi sprovvisti di targa.

33) L'autorizzazione della Direzione Aeroportuale per i mezzi che circolano nelle aree aeroportuali operative interne:

- a) consta di un contrassegno individuale per ogni mezzo, indicante la targa del veicolo, la società di appartenenza e le zone in cui si è autorizzati a circolare; solo per i mezzi speciali di uso esclusivo interno vi è un'autorizzazione cumulativa;
- b) se il mezzo è regolarmente equipaggiato, è automatica;
- c) viene rilasciata solo ai mezzi delle imprese edili.

34) I mezzi sprovvisti di targa possono essere autorizzati a circolare nelle aree aeroportuali operative interne:


- a) in nessun caso;
- b) solo se di uso esclusivo in dette aree, su specifica richiesta della società di appartenenza;
- c) solo se rientranti nella categoria di macchine operatrici, utilizzate in un determinato spazio all'interno della zona piazzali.

35) I mezzi circolanti nelle aree interne aeroportuali, che non sono conformi a quanto prescritto dalla specifica Ordinanza della Direzione di Aeroporto:

- a) vengono sanzionati a norma dell'art. 1174, 2° comma del Codice della Navigazione;
- b) vengono condotti fuori dalle aree operative ed il conducente sanzionato a norma dell'art. 1174, 2° comma del Codice della Navigazione ed allo stesso viene ritirata l'autorizzazione della ADP;
- c) sono soggetti a sequestro amministrativo.

36) Oltre la linea di frontiera aerea, la circolazione di veicoli appartenenti a persone fisiche:

- a) non è mai ammessa;
- b) i veicoli PRIVATI (appartenenti a persone fisiche) non sono autorizzati ad entrare in area operativa (airside).
- c) è ammessa solo se i veicoli sono equipaggiati secondo le prescrizioni della Direzione di Aeroporto.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 55
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

37) Oltre la linea di frontiera aerea, la circolazione di veicoli appartenenti a persone fisiche:

- a) non è mai ammessa;
- b) i veicoli PRIVATI (appartenenti a persone fisiche) non sono autorizzati ad entrare in area operativa (airside).
- c) è ammessa solo se i veicoli sono equipaggiati secondo le prescrizioni della Direzione di Aeroporto.

38) I veicoli autorizzati a circolare nelle aree di movimento devono avere impressa sulle fiancate la scritta dell'Amministrazione, società od organizzazione di appartenenza di dimensioni tali da:

- a) essere ben visibile dalla Torre di Controllo;
- b) essere ben visibile da una distanza di 250 metri;
- c) essere chiaramente visibile dalla cabina di un aeromobile tipo Boeing 747.

39) Le dimensioni minime delle lettere che compongono la scritta sociale dell'Amministrazione, società od organizzazione proprietaria del mezzo autorizzato a circolare nelle aree interne, sono date per:

- a) tutti gli autoveicoli;
- b) i veicoli speciali fuori sagoma;
- c) i carrelli portabagagli.

40) Per segnali diurni, di cui deve essere dotato un veicolo per poter circolare nelle aree operative interne, s'intendono:

- a) il contrassegno di autorizzazione della Direzione di Aeroporto;
- b) la bandiera adesiva a scacchi bianchi e rossi;
- c) la scritta sociale.

41) Per segnali notturni, necessari per ogni mezzo che circoli nelle ore notturne ed in condizioni di scarsa visibilità, si intendono:


- a) il contrassegno di autorizzazione della Direzione di Aeroporto;
- b) le luci fisse rosse di ingombro, il cui numero minimo varia a seconda della tipologia del mezzo;
- c) la scritta sociale.

42) Le luci lampeggianti o fari di pericolo, sono obbligatorie per:


- a) le autovetture delle Amministrazioni statali;
- b) i mezzi del servizio antincendio;
- c) gli autoveicoli adibiti a particolari servizi in situazioni di emergenza.

43) Si può procedere alla guida con gli abbaglianti accesi:


- a) nelle ore notturne;
- b) in condizioni di scarsa visibilità;
- c) in nessun caso.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 56
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- 44) I veicoli che devono trasferirsi da un punto all'altro dei piazzali hanno l'obbligo di:
- a) seguire la segnaletica delimitante le vie di scorrimento, salvo che per l'ingresso e l'uscita dalle piazzole aa/mm.
 - b) fare i percorsi più brevi, in linea retta, tra un piazzale e l'altro;
 - c) attraversare il piazzale senza tener conto della segnaletica, rimanendo in contatto radio con la Torre di controllo.
- 45) La velocità massima consentita nelle aree aeroportuali interne è di:
- a) 10 km/h;
 - b) 30 km/h;
 - c) 50 km/h.
- 46) In prossimità di aeromobili con i motori accesi, occorre procedere:
- a) con la massima rapidità possibile, anche superando il limite dei 30 km/h;
 - b) mantenendosi sempre in contatto radio con la Torre di Controllo;
 - c) con la massima cautela, mantenendo una distanza sufficiente ad evitare le prese d'aria e di scarico dei motori dell'aeromobile.
- 47) La distanza minima tra un veicolo ed un aeromobile in movimento su una via di rullaggio deve essere di:
- a) 200 metri;
 - b) 50 metri;
 - c) 500 metri.
- 48) Nella zona di rifornimento di un aeromobile fermo in piazzola possono trovarsi:
- a) solo gli addetti alle operazioni di rifornimento carburante, assistenza e controllo dell'aeromobile stesso;
 - b) solo l'addetto al rifornimento carburante;
 - c) solo il caposcalo della rispettiva società di n/a.
- 49) Il transito e la sosta sotto le ali dell'aeromobile:
- a) è consentito solo alle autovetture della società di n/a cui appartiene l'aeromobile;
 - b) è assolutamente vietato per tutti i veicoli che si trovino in piazzola;
 - c) è consentito ai soli mezzi di assistenza antincendio.
- 50) Il divieto di fumo vige:
- a) solo per coloro che operano a piedi sui piazzali;
 - b) solo per coloro che operano a piedi sulle piste di volo;
 - c) per tutti coloro che si trovano sulle vie di rullaggio e sui piazzali di volo, anche a bordo dei mezzi che vi circolano.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 57
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- 51) II diritto di precedenza sui veicoli spetta agli aeromobili:
- a) sempre, anche se trainati;
 - b) laddove è indicato da apposita segnaletica,
 - c) solo se trainati.
- 52) I veicoli a luce blu rotante attivata o sirena hanno diritto di precedenza
- a) gli aeromobili trainati;
 - b) su tutti i veicoli, compresi quelli con luce lampeggiante attivata;
 - c) sugli aeromobili in rullaggio.
- 53) Nelle aree aeroportuali interne, la sosta dei veicoli autorizzati a circolare è consentita:
- a) sulle vie di rullaggio;
 - b) sui raccordi che collegano l'area di manovra con la zona piazzali;
 - c) solo negli spazi riservati a tale scopo.
- 54) L'occupazione della viabilità, per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle operazioni di competenza, è consentita:
- a) ai trattori adibiti al traino degli aeromobili;
 - b) ai mezzi di rifornimento carburante agli aeromobili;
 - c) ai carrellini per il trasporto dei bagagli.
- 55) Sull'area di manovra possono circolare i mezzi:
- a) dotati di luci rosse fisse;
 - b) dotati di apparato radio UHF collegati con la Torre di Controllo, ovvero i mezzi scortati da veicoli dotati di tali apparati radio;
 - c) solo i veicoli della società SAGA S.p.A.
- 56) La delimitazione tra area di manovra e zona piazzali o apron, è quella risultante dalla planimetria allegata tratta:
- a) dall'Aeronautical Information Publication (A.I.P.) sezione AGA 2- 4.5;
 - b) dalla Gazzetta Ufficiale;
 - c) dal Giornale di scalo, nei suoi periodici aggiornamenti.
- 57) Per i mezzi di soccorso, di polizia e per quelli adibiti al controllo generale delle infrastrutture, anche nei casi di necessità e/o di emergenza, vale l'obbligo di:
- a) dare precedenza agli aeromobili, anche se trainati;
 - b) rispettare il limite di velocità;
 - c) rispettare la segnaletica.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 58
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

58) Per immettersi sulle piste di volo o avvicinarsi a meno di 150 metri dall'asse pista, coloro che hanno titolo ad operare nell'area di manovra devono:

- a) accertarsi direttamente che non vi siano decolli o atterraggi in vista;
- b) chiedere ed ottenere, via radio, il nulla osta dell'operatore della Torre di Controllo;
- c) comunicare alla Torre di Controllo che ci si è immessi o avvicinati.

59) A chi compete accertarsi che il carico trasportato sui carrelli sia solidamente sistemato e che gli stessi carrelli siano saldamente collegati:

- a) al Capo scalo della società di n/a sul cui volo il carico verrà trasportato;
- b) al rampista ;
- c) all'operatore addetto alla conduzione dei carrelli stessi.

60) L'accertamento delle violazioni alle ordinanze del Direttore dell'Aeroporto, in tema di circolazione veicolare all'interno del sedime aeroportuale, nonché la conseguente applicazione delle sanzioni derivanti da tali violazioni, è demandata, oltre che alle Forze dell'Ordine anche:

- a) al personale ENAC della Direzione Aeroportuale;
- b) al personale della società SAGA ;
- c) ai Capi scalo delle Società di navigazione aerea.

61) Il tesserino aeroportuale di riconoscimento:


- a) deve essere portato con sé e mostrato ai controlli degli organi preposti;
- b) deve essere chiaramente esposto sui capi di vestiario esterni;
- c) deve essere custodito presso l'ufficio di appartenenza, sotto la responsabilità del capo settore.

62) Un ultimo controllo dell'efficienza del mezzo, prima che circoli nelle aree di movimento, deve essere svolto:


- a) dal responsabile dell'officina;
- b) è sufficiente un controllo periodico della ditta;
- c) dallo stesso conducente del mezzo.

63) Il contrassegno che autorizza la circolazione dei veicoli deve essere:


- a) esposto in modo visibile nel parabrezza;
- b) custodito all'interno del veicolo per essere mostrato su richiesta degli organi di controllo;
- c) custodito in ufficio a cura del responsabile di settore.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 59
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019


- 64) Per uscire dalla zona parcheggio veicoli è necessario:
- avviarsi il più velocemente possibile, per non intralciare la circolazione;
 - avviarsi lentamente, seguendo le norme del Codice della Strada;
 - accendere, lampeggiando, le luci abbaglianti.
- 65) Il centro della via di rullaggio aeromobili è identificato da:
- una linea tratteggiata bianca;
 - una linea continua bianca;
 - una linea continua gialla.
- 66) L'aeromobile che si muove sul terreno ha la precedenza:
- sempre, su ogni veicolo e mezzo;
 - non sui veicoli di soccorso;
 - solo se trainato.
- 67) I trattori che trainano aeromobili hanno la precedenza:
- sui mezzi che circolano senza luci accese;
 - sempre nel corso dell'opera di traino;
 - solo nelle ipotesi di scarsa visibilità.
- 68) I passeggeri, a piedi sulle strisce pedonali o accompagnati, hanno la precedenza:
- sugli aeromobili in rullaggio;
 - sugli aeromobili trainati;
 - sui veicoli.
- 69) I mezzi operativi di soccorso, in caso di emergenza, hanno la precedenza:
- su tutti gli altri veicoli;
 - sugli aeromobili in rullaggio;
 - sia a) che b).
- 70) Nelle curve delle veicolari i mezzi molto grandi costituiscono pericolo perché, allargando o stringendo le traiettorie possono:
- entrare in collisione con altri veicoli;
 - uscire dalla veicolare;
 - sia a) che b).
- 71) Nella circolazione sulle veicolari, prendere scorciatoie:
- non è mai consentito;
 - è possibile per motivi operativi;
 - è consigliabile ogniqualvolta è possibile.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 60
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019


- 72) Per uscire dalla veicolare occorre:
- compiere un'inversione ad "U";
 - compiere un angolo retto;
 - fare manovra in retromarcia.
- 73) Durante le operazioni, i veicoli possono essere lasciati incustoditi:
- solo nella piazzola aa/mm del rispettivo volo;
 - negli spazi riservati davanti ai rispettivi uffici;
 - in nessun caso.
- 74) Un'infrazione alle normative aeroportuali, se compiuta in stato di palese alterazione psico-fisica, comporta:
- un aggravamento della sanzione da comminarsi;
 - una circostanza che esclude l'applicazione della sanzione;
 - un precedente da considerarsi alla successiva infrazione.
- 75) Qualsiasi inconveniente e/o incidente che coinvolga un aeromobile, veicoli o strutture nelle aree di movimento deve essere immediatamente comunicato:
- alla società SAGA S.p.A.
 - alla Direzione di aeroporto - Ufficio Operativo Circostrizionale;
 - alla società di navigazione aerea coinvolta.
- 76) E' vietato parcheggiare i veicoli:
- sotto la fusoliera o le ali di un aeromobile;
 - sotto i pontili di imbarco;
 - sia a) che b).
- 77) II nominativo radio "ROSSO" identifica:
- la vettura dell'Ufficio Operativo Circostrizionale che si muove sui piazzali;
 - il veicolo dei Vigili del Fuoco;
 - le ambulanze.
- 78) Per indicare che si è compreso il senso di una precedente comunicazione radio si usa il termine:
- Fare il "Readback" della comunicazione e dare il "Ricevuto";
 - "Agganciato";
 - "Ho capito".
- 79) Quando si circola nell'area di manovra, la radio a bordo dei veicoli:
- essere tenuta costantemente accesa;
 - deve essere accesa solo quando si deve comunicare con la Torre di Controllo;
 - deve essere accesa solo quando si attiva il segnale luminoso di chiamata in arrivo.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 61
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019


- 80) La prima parola delle comunicazioni radio deve essere:
- il nominativo radio dell'ente che chiama;
 - il nominativo radio del destinatario della comunicazione;
 - la dizione: "comunicazione diretta per...".
- 81) Il limite di velocità raccomandato nelle zone di parcheggio aeromobili è di:
- 30 km/h;
 - 20 km/h;
 - a passo d'uomo.
- 82) Un ulteriore abbassamento del limite di velocità di 30 km/h nelle aree di movimento può essere determinato:
- dalle condizioni di traffico e meteorologiche;
 - dalle condizioni del mezzo che si conduce;
 - dal tipo di veicolo che circola.
- 83) In condizioni meteorologiche avverse occorre:
- accendere i fari abbaglianti;
 - accendere i fari anabbaglianti;
- 84) lampeggiare con le luci di posizione. Le scale ed i nastri trasportatori devono circolare:
- scortati da macchina dotata di apparecchiatura radio;
 - in posizione di massima elevazione;
 - sempre e solo in posizione abbassata.
- 85) In prossimità dell'aeromobile potranno operare:
- solo i veicoli che assistono l'aeromobile;
 - solo i mezzi dotati di luci di ingombro;
 - solo i mezzi di proprietà della corrispondente compagnia aerea.
- 86) Nell'avvicinarsi ad un aeromobile parcheggiato, guidando un veicolo occorre fare in modo da:
- avere l'aeromobile alla destra della guida del veicolo;
 - avere l'aeromobile alla sinistra della guida del veicolo;
 - avere gli ingombri dell'aeromobile sempre visibili.
- 87) Nel posizionarsi con un veicolo per assistere un aeromobile occorre:
- non chiudere il passaggio ad altri mezzi di assistenza già posizionati;
 - parcheggiare in fila indiana in ordine di arrivo;
 - parcheggiare in coda all'aeromobile.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 62
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- 88) Foreign Object Damage (F.O.D.) indica:
- a) le buche nella pavimentazione dei piazzali;
 - b) il danno da oggetto estraneo provocato ad un aeromobile;
 - c) la scarsa visibilità sui piazzali.
- 89) In caso di malfunzionamento apparato radio in area di manovra occorre:
- a) liberare prontamente l'area e tornare attraverso la perimetrale;
 - b) rimanere nell'area e aspettare;
 - c) posizionare il mezzo in direzione della Torre di Controllo ed effettuare segnali con luci abbaglianti.
- 90) In quale caso bisogna effettuare la prova radio?
- a) Ogni qual volta insorgano dubbi sul funzionamento dell'apparato in uso;
 - b) Ogni dieci minuti dall'autorizzazione d'ingresso nell'area di manovra;
 - c) Una volta al giorno.
- 91) Il personale che accede nell'area di manovra deve conoscere o avere per pronta consultazione:
- a) Un manuale uso e consultazione rapida per eventuali problematiche al mezzo in uso;
 - b) I numeri telefonici delle auto-officine più vicine dall'Aeroporto.
 - c) I numeri di telefono della TORRE, POLIZIA, CENTRALINO VIGILI e SAGA da utilizzare in caso di emergenza.
- 92) Cosa deve comunicare l'addetto, secondo adeguata terminologia aeronautica, prima di accedere all'area di manovra?
- a) Una descrizione accurata delle condizioni del mezzo in uso;
 - b) La posizione attualmente occupata, il motivo di accesso, l'area che intende raggiungere, il tempo previsto di occupazione dell'area, il percorso previsto per il raggiungimento dell'area;
 - c) I dati personali.
- 93) Per la sicurezza in piazzola- ramp safety- è possibile lasciare il mezzo incustodito in moto?
- a) Sì;
 - b) No;
 - c) Solo in certi casi.


	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 63
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- 94) Se si trovassero oggetti lasciati a terra che potenzialmente potrebbero causare F.O.D.(FOREIGN OBJECT DAMAGE) come bisogna comportarsi?
- Raccogliere prontamente qualsiasi oggetto e depositarlo negli appositi contenitori presenti sul piazzale;
 - Ignorarli, poiché di piccole dimensioni;
 - Raccoglierli, buttarli a terra dove non creano problemi.
- 95) Gli indumenti ad alta visibilità :
- A bordo dei mezzi possono essere non indossati;
 - E' obbligatorio indossarli solo dagli operatori che lavorano sul piazzale;
 - E' obbligatorio per chiunque operi sul piazzale indifferentemente dalla mansione.
- 96) Se si riceve una segnalazione luminosa dalla torre del tipo rosso lampeggiante è necessario:
- Fermarsi immediatamente;
 - Liberare l'area di manovra secondo le istruzioni impartite;
 - Liberare la pista facendo attenzione al traffico di aeromobili.
- 97) In caso di malfunzionamento del mezzo che impedisca il movimento in area di manovra è necessario:
- Avvisare tempestivamente la Torre di Controllo ed attivarsi prontamente per la rimozione;
 - Segnalare l'accaduto al proprio responsabile;
 - Cercare di riparare al meglio il mezzo per spostarlo dall' area.
- 98) Cosa sono le fasce o strisce di sicurezza (SAFETY STRIPS)?
- Fasce aventi larghezza di due metri che costeggiano la pista volo;
 - Zone laterali della pista volo, dei raccordi e delle vie di circolazione all'interno delle quali durante l'atterraggio, il decollo e il rullaggio di aeromobili non è consentita la presenza, non regolamentata, di ostacoli;
 - Segnaletiche orizzontali che determinano un'area di sicurezza.
- 99) Che cos'è un' area critica?
- Una zona aeroportuale dove è più probabile un attacco terroristico;
 - Un' area dove si ha la probabilità maggiore per commettere un sinistro con un mezzo.
 - Un' area di dimensioni stabilite che si intende nell'intorno delle antenne di un impianto di avvicinamento strumentale.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 64
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

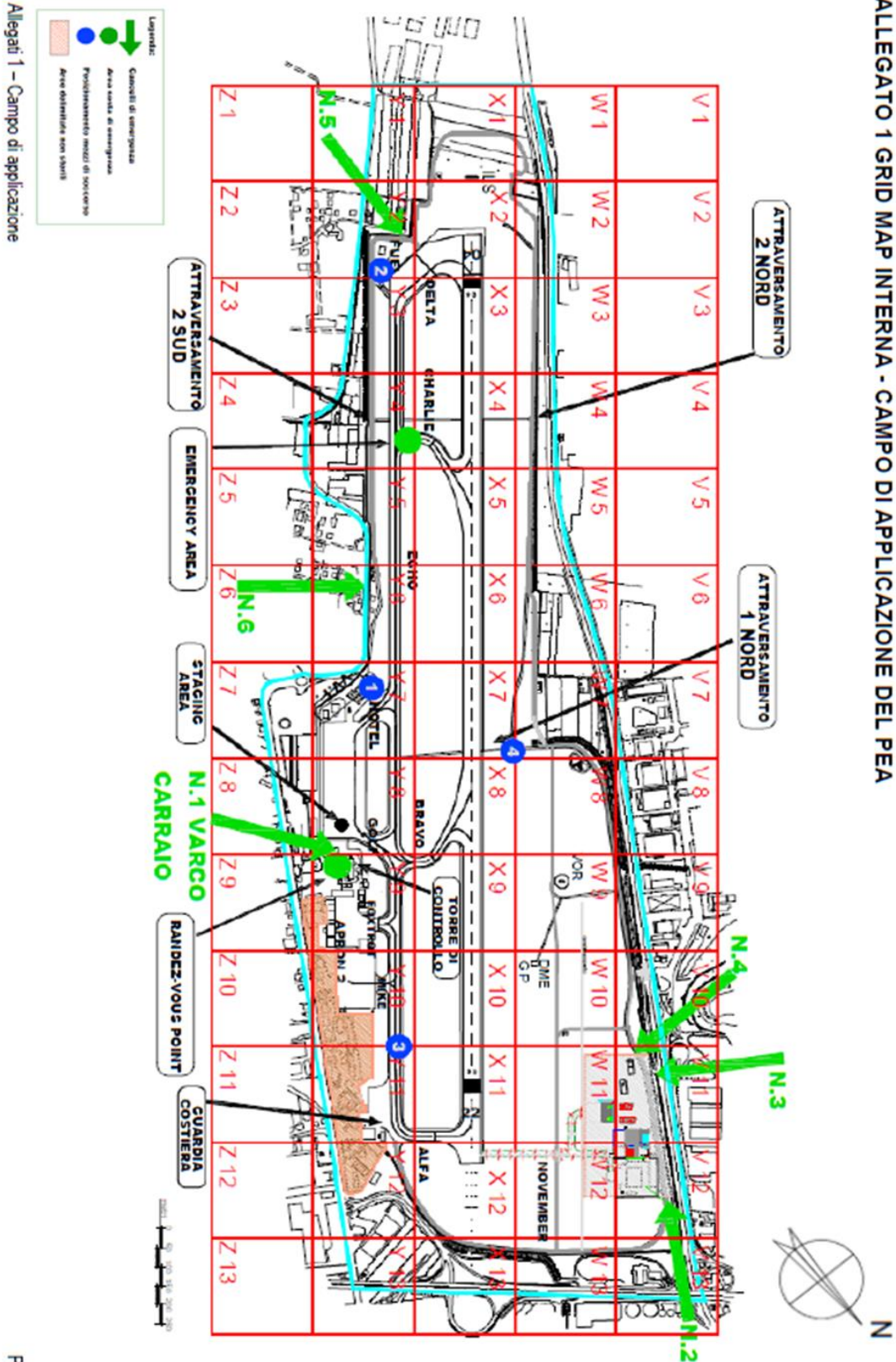
100) Punto di attesa, significa:


- a) Il Punto specifico, dove gli aeromobili ed, eventualmente, i veicoli devono attendere per assicurare la prescritta separazione dalla pista volo in uso e dalle relative fasce di sicurezza;
- b) Il Punto dove attendere prima di entrare nell' area di manovra;
- c) Il punto dove attendere con un mezzo, l'aeromobile in ingresso sul piazzale.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 65
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019


ALLEGATO 1 - MAPPA AEROPORTUALE E CONTATTI IN CASO DI EMERGENZA

ALLEGATO 1 GRID MAP INTERNA - CAMPO DI APPLICAZIONE DEL PEA




	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 66
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

UTENTE	RETE FISSA e/o Cellulare	INTERNO SAGA¹	NOMINATIVO FREQUENZA RADIO: MHz 440,600
ENAC - DA Regioni Centro	0854311962	310	DELTA
ENAC – DA Direttore – Funzionario Reperibile	3386285727 3667546465	319-317	
ENAV - TWR	08543213231 0854313585		TORRE PESCARA
ENAV Centralino – Responsabile	08543213200 3666449435		
VVF CENTRALINO APT	0854313322 0854312314		ROSSO CENTRALINO
VVF MEZZI			ROSSO 1/2/3/4 ecc.
VVF SU LUOGO INCIDENTE			COORDINATORE ROSSO
PRIMO SOCCORSO APT. (118)	0854324267	267-268	BIANCO 1/2
VARCO CARRAIO	0854324235	235	
POLIZIA DI FRONTIERA CENTRALINO APT	0854326211	250-240	POLIZIA
PESCARA SOCCORSO (118)	118		
Responsabile 118 - PESCARA	3386508986		
ELISOCCORSO (118)	348-8998505		
GUARDIA DI FINANZA	0854324227	227	FINANZA
PROTEZIONE CIVILE REGIONALE Sala Operativa	800816016 3209230736		Sala Operativa regionale (08-20) Responsabile Sala Operativa (H24)
QUESTURA DI PESCARA Dirigente di Turno	08520571		
PREFETTURA DI PESCARA Dirigente di Turno	08520571		
QUESTURA DI CHIETI Dirigente di Turno	08713421		
PREFETTURA DI CHIETI Dirigente di Turno	08713421		
POLIZIA MUNICIPALE PESCARA	08537371		
POLIZIA MUNICIPALE S.GIOVANNI TEATINO (CH) – Responsabile	0854461583 08544446210 3665838613		
AGENZIA DELLE DOGANA SEZIONE AEROPORTO	0854324234		DOGANA
SAGA - Uff. Operativo	08543242333	321-322-323	SAGA OPERATIVO

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 67
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

SAGA - Post Holder Area Movimento	0854324221 3491521162	221	POST HOLDER MOVIMENTO
SAGA - Post Holder Terminal	0854324256 3385675253	256	POST HOLDER TERMINAL
SAGA - Post Holder Manutenzione Infrastrutture	0854324251 3346033282	251	POST HOLDER MANUTENZIONE
SAGA-Airport Duty Manager/ADM - Patrizio Manilli - Nicolino Di Bucchianico - Irina Ciocmata	08543242333 3357181205 3358401645 3483901614 3394875870	321-322-323	SAGA EMERGENZA
SAGA - SAFETY MANAGER	0854324238 339 7223456	238	
SAGA - Responsabile Security	08543242333 3483901614	321-322-323	SECURITY 1
ISTITUTO DI VIGILANZA	3456546774	229-230	SECURITY 2
SANITA' AEREA (USMAF)	0659944741		
SEZIONE AEREA G. di F.	08551108		AEROFINANZA
11° REPARTO VOLO P.S.	085432491		REPAVOLO
NUCLEO ELICOTTERI VVF	08552707		AEROROSSO
NUCLEO ELICOTTERI FORESTALE	085432611 1515		AEROVERDE
3° NUCLEO GUARDIA COSTIERA	0854311255 Int. 201		AEROCOST
GUARDIA COSTIERA - DIREZ. MARITTIMA	085694040		
POLIZIA MUNICIPALE SPOLTRE (PE)	0854961845		
SAGA - Responsabile Servizio Prevenzione Protezione (RSPP)	0854324259	259	
SAGA - Uff. RAMPA	08543242325	325-326-327	SAGA
COMUNE S.G.TEATINO Sez. Prot. Civile	3472608272		
COMUNE S.G.TEATINO Amm. Comunale	3665835575 3357514672		
COMUNE PESCARA Sez. Prot. Civile	3485180561		
COMUNE PESCARA Amm. Comunale	3492228513 3392383967		

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 68
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

ALLEGATO 2 - SISTEMA SANZIONATORIO (PAO 16 Allegato 16.2 Procedura abilitazione alla guida in are aeroportuali "airside Driving Permit")

1. VIOLAZIONI E SANZIONI

È fatto obbligo a chiunque di osservare e far osservare le disposizioni di guida in Airside.

Eventuali segnalazioni di violazioni devono essere inoltrate al Gestore, ed in particolare alla Nominated Persons, ADM o Ufficio SAFETY. Quest'ultimo provvederà alla notifica delle stesse ad ENAC per le azioni di competenza (se necessario).

Le infrazioni di seguito elencate, da chiunque siano segnalate, saranno sanzionate da ENAC ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione e del Reg.(EU) 139/2014 GM1 ADR.OPS.B.025.


a) Costituiscono infrazioni alla circolazione in ambito aeroportuale:

1. Contravvenire all'obbligo di dare la precedenza agli aa/mm, anche se trainati;
2. Contravvenire all'obbligo di non superare i limiti massimi di velocità, stabiliti in 30 Km/h sulla viabilità ordinaria e 10 km/h in prossimità degli aeromobili o del transito dei pedoni;
3. Contravvenire all'obbligo di rispettare la segnaletica che regola la circolazione nell'Airside;
4. Contravvenire agli obblighi relativi alle distanze di sicurezza;
5. Circolare o sostare anteriormente o posteriormente all'aeromobile con i motori in moto ad eccezione dell'operazione di Follow-me;
6. Gravi e/o ripetute violazioni delle norme comportamentali alla guida di mezzi;
7. Contravvenire al divieto di fumare, anche a bordo del mezzo;
8. Contravvenire alle procedure previste per la circolazione dei veicoli in condizioni di bassa visibilità;
9. Mancata osservanza delle direttive che regolano la conduzione di veicoli negli stati di allarme/emergenza/incidente;
10. Mancata esibizione della ADP alle Autorità competenti.
11. Comprovata guida sotto effetti di droga o stupefacenti.

b) Inoltre le segnalazioni, da chiunque effettuate, saranno notificate da SAGA ad ENAC, la quale procederà con l'avvio del processo sanzionatorio dell'ADP, nei casi in cui il titolare:

1. entri in area di manovra senza l'autorizzazione della Torre di Controllo;
2. ometta di informare la SAGA di qualsiasi fatto/evento che abbia rilevanza per l'esercizio della patente di guida;
3. ometta di segnalare alla SAGA eventuali collisioni con un aeromobile e/o veicolo, anche se in sosta, indipendentemente dall'aver causato un danno o meno;
4. nell'arco di diciotto mesi dalla prima infrazione, incorra per la terza volta in una o più delle infrazioni menzionate nel paragrafo precedente.


c) I mezzi circolanti nelle aree interne aeroportuali, che non sono conformi a quanto prescritto dalla specifica Ordinanza della Direzione di Aeroporto vengono condotti fuori dalle aree operative ed il conducente sanzionato a norma dell'art. 1174, 2° comma del Codice della Navigazione ed allo stesso viene ritirata l'autorizzazione ADP.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 69
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- d) **Casi di inosservanza alle norme che abbiano causato un grave pericolo al regolare svolgimento delle operazioni di terra e di volo, saranno valutati singolarmente e potranno essere oggetto di provvedimenti immediati ed aggiuntivi da parte della Direzione Aeroportuale.**
- e) La **mancata segnalazione di Incidenti o Inconvenienti Gravi** (definizioni ed eventi come da del D.Lgs. 66/99 e Circolare ENAC GEN-01B) comporta la sanzione aggiuntiva come da Decreto Lgs. 18/2013 – “Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, nonché abrogazione della direttiva 94/56/CE”.

Nell'ipotesi in cui un soggetto abbia conseguito l'autorizzazione alla guida ma, all'atto di un eventuale controllo, non sia momentaneamente in possesso della relativa abilitazione per dimenticanza o altro motivo, sarà tenuto a portarla in visione l'ADP a chi ha effettuato il controllo entro le 24 ore successive.

In caso di ritiro dell'ADP, ai fini del nuovo rilascio, sarà necessario frequentare nuovamente il corso e superare il relativo esame, previa richiesta da parte della Società/Ente di appartenenza del dipendente (procedura standard).

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 70
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

ALLEGATO 3 – RISPOSTE ALLE DOMANDE ADP

- 1) Un aeroporto è destinato:
 - b) all'arrivo, partenza e movimento a terra degli aeromobili;**

- 2) Il centro della pista di volo è identificato, come segnaletica orizzontale, da:
 - a) una linea bianca tratteggiata**

- 3) Per vie di rullaggio, si intendono:
 - a) le sole vie di uscita dalle piste e dall'area di manovra per l'entrata dell'aeromobile in piazzale e viceversa**

- 4) Possono attraversare il punto di attesa, per accedere ad una pista di volo:
 - a) solo i mezzi dotati di apparato UHF collegato con la Torre di Controllo**

- 5) Un raccordo è:
 - b) una via di rullaggio corta che collega la pista di volo con la via di rullaggio principale parallela**

- 6) Non possono oltrepassare il limite dell'Apron:
 - b) veicoli sprovvisti di collegamento radio UHF con la Torre di Controllo, a meno che non siano costantemente scortati da veicoli dotati di tale collegamento**

- 7) L'area di manovra comprende:
 - c) parte di aeroporto usata per il decollo, l'atterraggio ed il movimento a terra degli aeromobili, esclusi i piazzali**

- 8) Sul piazzale si svolgono le operazioni di:
 - a) imbarco/sbarco passeggeri, posta e merci, rifornimento, sosta e manutenzione degli aeromobili**

- 9) L'area di movimento comprende:
 - c) sia a) che b), e cioè le piste di volo, le vie di rullaggio e i piazzali**


- 10) L'area di parcheggio di un aeromobile:
 - b) una porzione del piazzale, destinata al parcheggio di un aeromobile**

- 11) La zona di rifornimento di un aeromobile:
 - c) si stende per un raggio di 15 metri a partire dal serbatoio dell'aeromobile rifornito, dagli sfiati e dalle attrezzature usate per il rifornimento**


- 12) L'area operativa aeroportuale comprende:
 - b) zone tecniche di manutenzione, i piazzali, l'area di manovra, e le vie di movimento degli aeromobili e dei veicoli di assistenza**

- 13) La landing area è quella parte dell'area di movimento destinata:
 - c) all'atterraggio e/o decollo dell'aeromobile**


- 14) Dall'area di manutenzione aeromobile sono escluse:
 - a) piste di volo**

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 71
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- 15) La Direzione Aeroportuale (D.A.) è l'organo periferico:
b) dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
- 16) Il Direttore di aeroporto esercita le sue funzioni dispositive emanando:
b) Ordinanze
- 17) Per le tematiche relative alla sicurezza in generale , il Direttore di Aeroporto si avvale del:
a) Comitato per la Sicurezza Aeroportuale (C.S.A.)
- 18) L'Ufficio di Polizia di Frontiera ha il compito specifico di:
a) verificare, attraverso controlli documentali, il rispetto delle norme sull'immigrazione e sull'espatrio
- 19) Il presidio dei varchi doganali dell'aeroporto è affidato:
b) alla Guardia di Finanza
- 20) L'attività di controllo fiscale, valutario e doganale svolta dalla Guardia di Finanza è essenziale per l'espletamento dei compiti:
b) della Dogana
- 21) Nelle aree operative interne, il compito di far osservare le ordinanze del Direttore dell'aeroporto e di emettere le sanzioni è demandato:
a) alla Polizia di Stato
- 22) Le operazioni di confezionamento dei pasti a bordo sono sottoposte al controllo fiscale da parte della:
a) Dogana
- 23) Hanno la qualifica di Ufficiali di polizia tributaria:
b) i funzionari di Dogana
- 24) I servizi meteorologici aeroportuali, sull'aeroporto di PESCARA, vengono forniti da:
a) Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV)
- 25) Il servizio di Controllo del Traffico Aereo da parte degli addetti della Torre di Controllo termina:
a) quando l'aeromobile lascia l'area di manovra per entrare in piazzale
- 26) La Torre di Controllo autorizza l'attraversamento dell'area di manovra dei veicoli:
b) dotati di apparato rice-trasmittente UHF collegato costantemente con la Torre di Controllo
- 27) Appartiene al Ministero della Sanità:
c) l'Ufficio di Sanità Aerea
- 28) Il Distaccamento Aeroportuale dei Vigili del Fuoco appartiene:
a) al Ministero dell'Interno
- 29) La "categoria aeroportuale" riferita alla protezione antincendio, è stabilita in funzione di:
a) il tempo di risposta del servizio antincendi, il numero minimo di automezzi antincendi, i quantitativi, i tipi di materiale estinguente e le portate di erogazione

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 72
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- 30) Il servizio di assistenza antincendio da parte dei Vigili del Fuoco per gli aeromobili che effettuano rifornimento di carburante con passeggeri a bordo:
- b) non è richiesto ma l'Handler deve avvisare TWR e VVFF, ed il vettore deve implementare specifiche procedure di riduzione del rischio**
- 31) Il controllo dello stato della pista di volo e delle vie di rullaggio normalmente è svolto da:
- a) dalla società SAGA S.p.A**
- 32) La circolazione dei veicoli nelle aree aeroportuali interne, oltre frontiera aerea, sull'aeroporto di Pescara è disciplinata da:
- a) ordinanze e disposizioni del Direttore dell'aeroporto, adottate in conformità ai principi generali di sicurezza del Codice della Strada**
- 33) Sono ammessi a circolare nelle aree di movimento:
- b) motoveicoli, autoveicoli ed i veicoli speciali espressamente autorizzati dalla Direzione Aeroportuale, in quanto dotati dei segnali diurni e notturni previsti dall'ICAO**
- 34) L'autorizzazione della Direzione Aeroportuale per i mezzi che circolano nelle aree aeroportuali operative interne:
- a) consta di un contrassegno individuale per ogni mezzo, indicante la targa del veicolo, la società di appartenenza e le zone in cui si è autorizzati a circolare; solo per i mezzi speciali di uso esclusivo interno vi è un'autorizzazione cumulativa**
- 35) I mezzi sprovvisti di targa possono essere autorizzati a circolare nelle aree aeroportuali operative interne:
- b) solo se di uso esclusivo in dette aree, su specifica richiesta della società di appartenenza;**
- 36) I mezzi circolanti nelle aree interne aeroportuali, che non sono conformi a quanto prescritto alla specifica Ordinanza della Direzione Aeroportuale:
- b) vengono condotti fuori dalle aree operative ed il conducente sanzionato a norma dell'art. 1174, 2° comma del Codice della Navigazione ed allo stesso viene ritirata l'autorizzazione della ADP**
- 37) Oltre la linea di frontiera aerea, la circolazione di veicoli appartenenti a persone fisiche:
- b) i veicoli PRIVATI (appartenenti a persone fisiche) non sono autorizzati ad entrare in area operativa (airside).**
- 38) I veicoli autorizzati a circolare nelle aree di movimento devono avere impressa sulle fiancate la scritta dell'Amministrazione, società od organizzazione di appartenenza di dimensioni tali da:
- c) essere chiaramente visibile dalla cabina di un aeromobile tipo Boeing 747.**
- 39) Le dimensioni minime delle lettere che compongono la scritta sociale dell'Amministrazione, società od organizzazione proprietaria del mezzo autorizzato a circolare nelle aree interne, sono date per:
- a) tutti gli autoveicoli**

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 73
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

40) Per segnali diurni, di cui deve essere dotato un veicolo per poter circolare nelle aree operative interne, s'intendono:

b) la bandiera adesiva a scacchi bianchi e rossi

41) Per segnali notturni, necessari per ogni mezzo che circoli nelle ore notturne ed in condizioni di scarsa visibilità, si intendono:

b) le luci fisse rosse di ingombro, il cui numero minimo varia a seconda della tipologia del mezzo

42) Le luci lampeggianti o fari di pericolo, sono obbligatorie per:

c) gli autoveicoli adibiti a particolari servizi in situazioni di emergenza

43) Si può procedere alla guida con gli abbaglianti accesi:

c) in nessun caso

44) I veicoli che devono trasferirsi da un punto all'altro dei piazzali hanno l'obbligo di:

a) seguire la segnaletica delimitante le vie di scorrimento, salvo che per l'ingresso e l'uscita dalle piazzole aa/mm.

45) La velocità massima consentita nelle aree aeroportuali interne è di:

b) 30 km/h

46) In prossimità di aeromobili con i motori accesi, occorre procedere:

c) con la massima cautela, mantenendo una distanza sufficiente ad evitare le prese d'aria e di scarico dei motori dell'aeromobile.

47) La distanza minima tra un veicolo ed un aeromobile in movimento su una via di rullaggio deve essere di:

a) 200 metri

48) Nella zona di rifornimento di un aeromobile fermo in piazzola possono trovarsi:

a) solo gli addetti alle operazioni di rifornimento carburante, assistenza e controllo dell'aeromobile stesso

49) Il transito e la sosta sotto le ali dell'aeromobile:

b) è assolutamente vietato per tutti i veicoli che si trovino in piazzola

50) Il divieto di fumo vige:

c) per tutti coloro che si trovano sulle vie di rullaggio e sui piazzali di volo, anche a bordo dei mezzi che vi circolano

51) Il diritto di precedenza sui veicoli spetta agli aeromobili:


a) sempre, anche se trainati

52) I veicoli a luce blu rotante attivata o sirena hanno diritto di precedenza

b) su tutti i veicoli, compresi quelli con luce lampeggiante attivata

53) Nelle aree aeroportuali interne, la sosta dei veicoli autorizzati a circolare è consentita:

a) solo negli spazi riservati a tale scopo

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 74
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

54) L'occupazione della viabilità, per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle operazioni di competenza, è consentita:

a) ai trattori adibiti al traino degli aeromobili

55) Sull'area di manovra possono circolare i mezzi:

b) dotati di apparato radio UHF collegati con la Torre di Controllo, ovvero i mezzi scortati da veicoli dotati di tali apparati radio

56) La delimitazione tra area di manovra e zona piazzali o apron, è quella risultante dalla planimetria allegata tratta:

a) dall'Aeronautical Information Publication (A.I.P.) sezione AGA 2- 4.5

57) Per i mezzi di soccorso, di polizia e per quelli adibiti al controllo generale delle infrastrutture, anche nei casi di necessità e/o di emergenza, vale l'obbligo di:

a) dare precedenza agli aeromobili, anche se trainati

58) Per immettersi sulle piste di volo o avvicinarsi a meno di 150 metri dall'asse pista, coloro che hanno titolo ad operare nell'area di manovra devono:

b) chiedere ed ottenere, via radio, il nulla osta dell'operatore della Torre di Controllo

59) A chi compete accertarsi che il carico trasportato sui carrelli sia solidamente sistemato e che gli stessi carrelli siano saldamente collegati:

a) all'operatore addetto alla conduzione dei carrelli stessi

60) L'accertamento delle violazioni alle ordinanze del Direttore dell'Aeroporto, in tema di circolazione veicolare all'interno del sedime aeroportuale, nonché la conseguente applicazione delle sanzioni derivanti da tali violazioni, è demandata, oltre che alle Forze dell'Ordine anche:

a) al personale ENAC della Direzione Aeroportuale;

61) Il tesserino aeroportuale di riconoscimento:

b) deve essere chiaramente esposto sui capi di vestiario esterni

62) Un ultimo controllo dell'efficienza del mezzo, prima che circoli nelle aree di movimento, deve essere svolto:

b) dallo stesso conducente del mezzo

63) Il contrassegno che autorizza la circolazione dei veicoli deve essere:

a) esposto in modo visibile nel parabrezza

64) Per uscire dalla zona parcheggio veicoli è necessario:


b) avviarsi lentamente, seguendo le norme del Codice della Strada

65) Il centro della via di rullaggio aeromobili è identificato da:


c) una linea continua gialla.

66) L'aeromobile che si muove sul terreno ha la precedenza:

a) sempre, su ogni veicolo e mezzo;


	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 75
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

- 67) I trattori che trainano aeromobili hanno la precedenza:
b) sempre nel corso dell'opera di traino;
- 68) I passeggeri, a piedi sulle strisce pedonali o accompagnati, hanno la precedenza:
a) sui veicoli.
- 69) I mezzi operativi di soccorso, in caso di emergenza, hanno la precedenza:
a) su tutti gli altri veicoli
- 70) Nelle curve delle veicolari i mezzi molto grandi costituiscono pericolo perché, allargando o stringendo le traiettorie possono:
c) sia a) che b).
- 71) Nella circolazione sulle veicolari, prendere scorciatoie:
a) non è mai consentito
- 72) Per uscire dalla veicolare occorre:
b) compiere un angolo retto
- 73) Durante le operazioni, i veicoli possono essere lasciati incustoditi:
b) davanti ai rispettivi uffici
- 74) Un'infrazione alle normative aeroportuali, se compiuta in stato di palese alterazione psico-fisica, comporta:
a) un aggravamento della sanzione da comminarsi
- 75) Qualsiasi inconveniente e/o incidente che coinvolga un aeromobile, veicoli o strutture nelle aree di movimento deve essere immediatamente comunicato:
a) alla società SAGA S.p.A.
- 76) E' vietato parcheggiare i veicoli:
c) sia a) che b).
- 77) Il nominativo radio "ROSSO" identifica:
b) il veicolo dei Vigili del Fuoco
- 78) Per indicare che si è compreso il senso di una precedente comunicazione radio si usa il termine:
a) Fare il "Readback" e dare il "Ricevuto"
- 79) Quando si circola nell'area di manovra, la radio a bordo dei veicoli:
a) essere tenuta costantemente accesa
- 80) La prima parola delle comunicazioni radio deve essere:
b) il nominativo radio del destinatario della comunicazione
- 81) Il limite di velocità raccomandato nelle zone di parcheggio aeromobili è di:
a) a passo d'uomo.
- 82) Un ulteriore abbassamento del limite di velocità di 30 km/h nelle aree di movimento può essere determinato:

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 76
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

a) dalle condizioni di traffico e meteorologiche

- 83) In condizioni meteorologiche avverse occorre:
b) accendere i fari anabbaglianti
- 84) Le scale ed i nastri trasportatori devono circolare:
c) sempre e solo in posizione abbassata
- 85) In prossimità dell'aeromobile potranno operare:
a) solo i veicoli che assistono l'aeromobile
- 86) Nell'avvicinarsi ad un aeromobile parcheggiato, guidando un veicolo occorre fare in modo da:
a) avere gli ingombri dell'aeromobile sempre visibili
- 87) Nel posizionarsi con un veicolo per assistere un aeromobile occorre:
a) non chiudere il passaggio ad altri mezzi di assistenza già posizionati;
- 88) Foreign Object Damage (F.O.D.) indica:
b) il danno da oggetto estraneo provocato ad un aeromobile
- 89) In caso di malfunzionamento apparato radio in area di manovra occorre:
a) liberare prontamente l'area e tornare attraverso la perimetrale;
- 90) In quale caso bisogna effettuare la prova radio?
a) Ogni qual volta insorgano dubbi sul funzionamento dell'apparato in uso;
- 91) Il personale che accede nell' area di manovra deve conoscere o avere per pronta consultazione:
c) I numeri di telefono della TORRE, POLIZIA, CENTRALINO VIGILI e SAGA da utilizzare in caso di emergenza.
- 92) Cosa deve comunicare l' addetto, secondo adeguata terminologia aeronautica, prima di accedere all'area di manovra?
b) La posizione attualmente occupata, il motivo di accesso, l'area che intende raggiungere, il tempo previsto di occupazione dell' area, il percorso previsto per il raggiungimento dell' area
- 93) Per la sicurezza in piazzola- ramp safety- è possibile lasciare il mezzo incustodito in moto?
a) No
- 94) Se si trovassero oggetti lasciati a terra che potenzialmente potrebbero causare F.O.D.(FOREIGN OBJECT DAMAGE) come bisogna comportarsi?
a) Raccogliere prontamente qualsiasi oggetto e depositarlo negli appositi contenitori presenti sul piazzale
- 95) Gli indumenti ad alta visibilità :
c) E' obbligatorio per chiunque operi sul piazzale indifferentemente dalla mansione.
- 96) Se si riceve una segnalazione luminosa dalla torre del tipo rosso lampeggiante è necessario:

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 0	Pag. 77
	PAO-16/Allegato n.16.1 Manuale per l'abilitazione alla guida in Airside	Sez. 16	Rev. 1	13.06.2019

b) Liberare la pista facendo attenzione al traffico di aeromobili.

97) In caso di malfunzionamento del mezzo che impedisca il movimento in area di manovra è necessario:

a) Avvisare tempestivamente la Torre di Controllo ed attivarsi prontamente per la rimozione

98) Cosa sono le fasce o strisce di sicurezza (SAFETY STRIPS)?

b) Zone laterali della pista volo, dei raccordi e delle vie di circolazione all'interno delle quali durante l'atterraggio, il decollo e il rullaggio di aeromobili non è consentita la presenza, non regolamentata, di ostacoli;

99) Che cos'è un' area critica?

c) Un' area di dimensioni stabilite che si intende nell'intorno delle antenne di un impianto di avvicinamento strumentale

100) Punto di attesa, significa:

a) Il Punto specifico, dove gli aeromobili ed, eventualmente, i veicoli devono attendere per assicurare la prescritta separazione dalla pista volo in uso e dalle relative fasce di sicurezza

LA SAGA GARANTISCE CHE LE INFORMAZIONI RIPORTATE SARANNO UTILIZZATE SOLO PER STABILIRE CAUSE E TENDENZE PER UNA SAFETY EFFICACE E PROATTIVA.

1 DATA & LUOGO EVENTO*

Data:	Ora (UTC/Locale): /	Aeroporto: LIBP	Luogo: <input type="checkbox"/> Landside <input type="checkbox"/> Airside
Titolo Evento:			<input type="checkbox"/> Terminal <input type="checkbox"/> RW <input type="checkbox"/> TW <input type="checkbox"/> Apr.

2 TIPO di EVENTO * (selezionare 1 o più delle seguenti opzioni)

Aeroporto (ADRM)	Rampa (RAMP)	Altri (OTHR)	Altri	
<input type="checkbox"/> Documentazione & Procedure di Apt <input type="checkbox"/> Infrastrutture & servizi di Apt <input type="checkbox"/> FOD <input type="checkbox"/> Segnaletica orizzont. <input type="checkbox"/> Ostacoli <input type="checkbox"/> Area Parcheggio <input type="checkbox"/> Configurazione Pista/Vie di rullaggio/Piazzali <input type="checkbox"/> Segnaletica verticale <input type="checkbox"/> Eventi legati a condizioni meteo	<input type="checkbox"/> Assistenza aa/mm (imbarco, sbarco, caricamento, scarico, rifornimento, altri servizi) <input type="checkbox"/> Danno causato da mezzi di terra <input type="checkbox"/> Ops di sghiacciamento o ghiaccio sul piazzale, vie di rullaggio, pista <input type="checkbox"/> Sversamento carburante <input type="checkbox"/> Fuoco mezzi a terra <input type="checkbox"/> Infortuni a persone durante ops sul piazzale <input type="checkbox"/> Scarico motori, flusso eliche o rotori <input type="checkbox"/> Documentazione & Procedure di Rampa <input type="checkbox"/> Push back/Towing <input type="checkbox"/> Violazioni di veicoli relative ad aa/mm <input type="checkbox"/> Weight & Balance	<input type="checkbox"/> Avaria di sistemi, componenti di aa/mm <input type="checkbox"/> Eventi di sicurezza in Cabina pax <input type="checkbox"/> Avaria o danni a mezzi antincendi <input type="checkbox"/> Equipaggiamenti di emergenza <input type="checkbox"/> Fattori Umani <input type="checkbox"/> Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) <input type="checkbox"/> Documentazione & Procedure <input type="checkbox"/> Altro evento non classificato (descrivere):	<input type="checkbox"/> Mancata collisione/separazione intenzionale con aa/mm a terra (AMAN) <input type="checkbox"/> Gestione Traffico Aereo & Navigazione (ATM) <input type="checkbox"/> Eventi relativi a carichi esterni all'a/m (EXTL) <input type="checkbox"/> Perdita di Controllo aa/mm a terra (LOC-G) <input type="checkbox"/> Problemi di comunicazione ATC o non rispetto di istruzioni ricevute (NAV) <input type="checkbox"/> Problemi relativi al Decollo, Atterraggio aa/mm (ARC) <input type="checkbox"/> Collisione a terra di aa/mm (GCOL) <input type="checkbox"/> Undershoot/overshoot di aa/mm (USOS) <input type="checkbox"/> Neve, Fulmini, Pioggia forte, condizioni meteo pericolose in aeroporto (WSTRW)	<input type="checkbox"/> Uccelli/Fauna (BIRD) <input type="checkbox"/> Collisione durante decollo, atterraggio (CTOL) <input type="checkbox"/> Merci Pericolose (DG) <input type="checkbox"/> Dichiarazione Emergenza (Se aa/mm: SCF-NP/PP) <input type="checkbox"/> Evacuazione (EVAC) <input type="checkbox"/> A/M Fuoco/Fumo (F-NI) <input type="checkbox"/> A/M Fuoco/Fumo post-impatto (F-POST) <input type="checkbox"/> Formazione di ghiaccio/De-icing, Anti-icing (ICE) <input type="checkbox"/> Emergenza Medica, Infortuni (MED) <input type="checkbox"/> Rifornimento/scarico carburante (FUEL) <input type="checkbox"/> Fuori Pista (RE) <input type="checkbox"/> Escursione Taxiway (NAV) <input type="checkbox"/> Incursione di Pista (RI) <input type="checkbox"/> Fauna in Pista, taxiway, piazzali (WILD) <input type="checkbox"/> Sconosciuto/Indeterminato (UNK)
Security (SEC)				
<input type="checkbox"/> Allarme Bomba <input type="checkbox"/> Dirottamento <input type="checkbox"/> Sabotaggio <input type="checkbox"/> Pax Unruly/Disruptive <input type="checkbox"/> Altri Atti di Interferenza illecita				

2.1 DESCRIZIONI AGGIUNTIVE (se necessarie)

<input type="checkbox"/> Servizio scarico toilette/acqua <input type="checkbox"/> Catering <input type="checkbox"/> Check-in	<input type="checkbox"/> Pulizia a/m <input type="checkbox"/> Competenza/ Esperienza <input type="checkbox"/> Familiarità con equipaggiamenti	<input type="checkbox"/> Fatica/Stress <input type="checkbox"/> Congestione a terra <input type="checkbox"/> Risorse Umane	<input type="checkbox"/> Risorse materiali <input type="checkbox"/> Motivazione <input type="checkbox"/> Comunicazione organizzativa	<input type="checkbox"/> Trasporto Passeggeri <input type="checkbox"/> Causa Tecnica con mezzi & equipaggiamenti <input type="checkbox"/> Altro (descrivere):
--	---	--	--	---

2.2 FASE DEL PROCESSO

Fase Processo	<input type="checkbox"/> Manovra	<input type="checkbox"/> Posizionamento	<input type="checkbox"/> Docking	<input type="checkbox"/> Scarico	<input type="checkbox"/> Carico
	<input type="checkbox"/> Disingaggio	<input type="checkbox"/> Rimozione mezzi	<input type="checkbox"/> Deposito mezzi	<input type="checkbox"/> Check in	<input type="checkbox"/> Imbarco

3 IDENTIFICAZIONE AEROMOBILE/VOLO *

Tipo A/M:	Registrazione:	Volo n°:	Da/A: /	Personale Totale a Bordo:
-----------	----------------	----------	---------	---------------------------

4 DESCRIZIONE SOMMARIA EVENTO * (cause, azioni intraprese, effetti, raccomandazioni)

4.1 CONSEGUENZE OPERATIVE - Severità delle conseguenze percepita →

	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Volo	<input type="checkbox"/> Decollo interrotto <input type="checkbox"/> Dichiarazione di Emergenza <input type="checkbox"/> Rientro allo Parcheggio	<input type="checkbox"/> Volo interrotto/dirottamento <input type="checkbox"/> Evacuazione <input type="checkbox"/> Volo cancellato	<input type="checkbox"/> Codice Ritardo IATA _____ <input type="checkbox"/> Altro:		
Infrastrutture	<input type="checkbox"/> Ridotta disponibilità	<input type="checkbox"/> Chiuso	<input type="checkbox"/> Altro:		
Danni Aeromobile/Mezzi	<input type="checkbox"/> Nessun danno	<input type="checkbox"/> Danno lieve	<input type="checkbox"/> Danno sostanziale	<input type="checkbox"/> Distrutto/Perdita Totale	
Infortuni a Persone	<input type="checkbox"/> N° Pax: _____ <input type="checkbox"/> N° Crew: _____	<input type="checkbox"/> N° Staff: _____ <input type="checkbox"/> N° Altri: _____	<input type="checkbox"/> Nessun infortunio <input type="checkbox"/> Lieve - N°: ____	<input type="checkbox"/> Grave - N°: ____ <input type="checkbox"/> Fatale - N°: ____	

4.2 AZIONI IMMEDIATE INTRAPRESE

<input type="checkbox"/> Nessuna azione	<input type="checkbox"/> Come da sistema avviso:	<input type="checkbox"/> Procedura di Compagnia	<input type="checkbox"/> Norme	<input type="checkbox"/> Nessuna procedura trovata
Chi è intervenuto:		Breve descrizione:		

Completare una o più delle sezioni seguenti, se rilevante e/o applicabile all'evento

5 INFRASTRUTTURE, SISTEMI, EQUIPAGGIAMENTI & MEZZI AEROPORTUALI COINVOLTI

Infrastrutture & Sistemi	<input type="checkbox"/> Pista <input type="checkbox"/> Vie rullaggio <input type="checkbox"/> Piazzale <input type="checkbox"/> Area Verde	<input type="checkbox"/> Ostacoli <input type="checkbox"/> Segnaletica Orizz. <input type="checkbox"/> Segnaletica Vertic. <input type="checkbox"/> Luci	<input type="checkbox"/> Sistema Acqua potabile <input type="checkbox"/> Sistema Controllo avifauna <input type="checkbox"/> Sistema Antincendio <input type="checkbox"/> Sistema Antintrusione	<input type="checkbox"/> Confinanti aeroporto <input type="checkbox"/> Loading Bridge <input type="checkbox"/> Luci piazzale <input type="checkbox"/> Docking System	<input type="checkbox"/> Pavimentazione <input type="checkbox"/> Barriere x Jet Blast <input type="checkbox"/> Scarichi <input type="checkbox"/> Deposito Carburanti
Equipaggiamenti & Mezzi	<input type="checkbox"/> Equip. Loading Bridge <input type="checkbox"/> GPU <input type="checkbox"/> Condizionamento aa/mm <input type="checkbox"/> Mezzo De-icing <input type="checkbox"/> Air starter	<input type="checkbox"/> Trattore x traino <input type="checkbox"/> Pallets <input type="checkbox"/> Fork lift <input type="checkbox"/> Containers <input type="checkbox"/> Loader	<input type="checkbox"/> Carts & Dollies <input type="checkbox"/> Mezzo Catering <input type="checkbox"/> Transporter <input type="checkbox"/> Nastro trasportatore <input type="checkbox"/> Scale	<input type="checkbox"/> Autobotte <input type="checkbox"/> Autobus Pax <input type="checkbox"/> Auto <input type="checkbox"/> Coni segnalazione <input type="checkbox"/> Tacchi	<input type="checkbox"/> Altro (descrivere):
<input type="checkbox"/> Veicolo 1 / Tipo:	N° ID:	Guidatore:	Operatore:		
<input type="checkbox"/> Veicolo 1 / Tipo:	N° ID:	Guidatore:	Operatore:		

6 CONDIZIONI DI PISTA / VIE DI RULLAGGIO / PIAZZALE *

<input type="checkbox"/> Pista	<input type="checkbox"/> Asciutta	<input type="checkbox"/> Acqua mista	<input type="checkbox"/> Acqua stagnante	<input type="checkbox"/> Condizioni Meteo/Ambientali pericolose(allagamenti, terremoto, etc.)
<input type="checkbox"/> Vie Rullaggio	<input type="checkbox"/> Umida	<input type="checkbox"/> a neve	<input type="checkbox"/> Neve asciutta	
<input type="checkbox"/> Piazzale	<input type="checkbox"/> Bagnata	<input type="checkbox"/> Ghiaccio	<input type="checkbox"/> Neve bagnata	Azione Frenante riportata: <input type="checkbox"/> Buona <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Scarsa

7 IMPATTO CON VOLATILI*

Nr. Visti: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 - 10 <input type="checkbox"/> 11-100 <input type="checkbox"/> Più	Dimensione: <input type="checkbox"/> Piccoli <input type="checkbox"/> Medi <input type="checkbox"/> Grandi	Descrizione:
Evento riportato dal Pilota? <input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No	Pilota avvisato dell'evento? <input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No	

7.1 IMPATTO CON FAUNA

Nr. Visti: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 - 10 <input type="checkbox"/> più	Dimensione: <input type="checkbox"/> Piccoli <input type="checkbox"/> Medi <input type="checkbox"/> Grandi	Descrizione:
Evento riportato dal Pilota? <input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No	Pilota avvisato dell'evento? <input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No	

8 SECURITY*

Nome completo:		Nazionalità:	Età:	<input type="checkbox"/> Uomo <input type="checkbox"/> Donna
Indirizzo:		Tel:	Passaporto/ID:	
In Viaggio:	<input type="checkbox"/> Solo	<input type="checkbox"/> Con famiglia	<input type="checkbox"/> In gruppo	Note:
Natura incidente:	<input type="checkbox"/> Sbarcato in pre-volo <input type="checkbox"/> Richiesta Polizia	<input type="checkbox"/> Aircraft Dirottato <input type="checkbox"/> Richiesto arresto	<input type="checkbox"/> Emanato Notifica di violazione	<input type="checkbox"/> Usate manette
Causa Specifica:	<input type="checkbox"/> Alcool/Droga <input type="checkbox"/> Norme Liquidi (LAGs)	<input type="checkbox"/> Divieto di Fumo <input type="checkbox"/> Relativo al Vettore	<input type="checkbox"/> Bagaglio	<input type="checkbox"/> Violazione su uso Cellulare/Apparati elettronici
1° Testimone-Nome Completo:	Indirizzo:	Tel:	Passaporto/ID:	
2° Testimone-Nome Completo:	Indirizzo:	Tel:	Passaporto/ID:	

9 INCONVENIENTE CON MERCI PERICOLOSE*

<input type="checkbox"/> Portato dal Pax	<input type="checkbox"/> Portato dal Crew	<input type="checkbox"/> Nascosto	Lettera trasporto aereo:	Note:
--	---	-----------------------------------	--------------------------	-------

10 EVENTO REGISTRATO IN ALTRI DOCUMENTI

<input type="checkbox"/> Logbook/Daily Journal	<input type="checkbox"/> Documentazione Tecnica	<input type="checkbox"/> Riporto/Lettera Interna	<input type="checkbox"/> Riporto Safety ad altri:	Riferimenti:
--	---	--	---	--------------

11 INFORMAZIONI PERSONALI

Operatore/Informazioni su chi riporta:	Informazioni del Testimone (se disponibile):
Nome Completo:	Nome Completo:
Contatto:	Contatto:
Operatore/Qualifica:	Operatore/Qualifica:
Firma:	Firma per consenso:

ISTRUZIONI DI TRASMISSIONE & ANALISI PRELIMINARE

Istruzioni di trasmissione: Safety Office Aeroporto Internazionale d'Abruzzo Via Tiburtina Valeria km. 229,100 65131 - Pescara (Italy) e-mail: safety@abruzzo-airport.it or GSR Box in Aeroporto *Campi Obbligatori	Preliminary Analysis by (Safety Officer):			
	Safety Risk Level	Type of Occurrence		
		<input type="checkbox"/> Level 1 - INTOLERABLE	<input type="checkbox"/> ACCIDENT	<input type="checkbox"/> M.O.R. (Mandatory Occurrence Report)
	<input type="checkbox"/> Level 2 - TOLERABLE	<input type="checkbox"/> Serious Incident	<input type="checkbox"/> Voluntary	
	<input type="checkbox"/> Level 3 - ACCEPTABLE	<input type="checkbox"/> Incident	<input type="checkbox"/> Confidential or Anonymous	
Related Safety Report from other Airport Operators?			<input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO	
Transmitted to other Authorities?			<input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO	

THE COMPANY GUARANTEES THAT INFORMATION HERE ENCLOSED WILL BE USED ONLY TO ESTABLISH CAUSES AND TRENDS FOR AN EFFECTIVE & PROACTIVE SAFETY.

1 OCCURENCE DATE & LOCATION*

Date:	Time (UTC/Local): /	Loc. Identifier:	Location: <input type="checkbox"/> Landside <input type="checkbox"/> Airside
Event Title/Headline:			<input type="checkbox"/> Term. <input type="checkbox"/> RW <input type="checkbox"/> TW <input type="checkbox"/> Apr.

2 EVENT TYPE* (select one or more of the following items)

Airdrome (ADRM)	RAMP	Others (OTHR)	Others	
<input type="checkbox"/> Airport procedures & documentation <input type="checkbox"/> Airport services & infrastructures <input type="checkbox"/> FOD <input type="checkbox"/> Markings <input type="checkbox"/> Obstacles <input type="checkbox"/> Parking area <input type="checkbox"/> Runway/Taxiway/ Apron layout & design <input type="checkbox"/> Signage <input type="checkbox"/> Weather encounters related events Security (SEC) <input type="checkbox"/> Bomb threat <input type="checkbox"/> Hijacking <input type="checkbox"/> Sabotage <input type="checkbox"/> Unruly/Disruptive Pax <input type="checkbox"/> Any other acts of unlawful interference	<input type="checkbox"/> Aircraft servicing (boarding, disembarking, loading, unloading refuelling, other services) <input type="checkbox"/> Damage caused by ground equipment <input type="checkbox"/> De-icing ops or ice in ramp, taxiway or runway <input type="checkbox"/> Fuel spillage <input type="checkbox"/> Ground equipment fire <input type="checkbox"/> Injuries to people during ramp operations <input type="checkbox"/> Jet blast/Prop/Rotor downwash <input type="checkbox"/> Procedures & documentation <input type="checkbox"/> Push back/Towing <input type="checkbox"/> Vehicles traffic violation related to A/C <input type="checkbox"/> Weight & Balance	<input type="checkbox"/> Aircraft System/component Failures <input type="checkbox"/> Cabin safety events <input type="checkbox"/> Firefighting equipment malfunction or damage <input type="checkbox"/> Emergency equipment <input type="checkbox"/> Human factor <input type="checkbox"/> Personal Protective Equipment <input type="checkbox"/> Procedures & Documentation <input type="checkbox"/> Any other event not classified (describe):	<input type="checkbox"/> A/C intentional near collision or loss of separation on ground (AMAN) <input type="checkbox"/> Air Traffic Management & Navigation (ATM) <input type="checkbox"/> External load related occurrences (EXTL) <input type="checkbox"/> Aircraft Loss of control on ground (LOC-G) <input type="checkbox"/> ATC miscommunication or not compliance with received instruction (NAV) <input type="checkbox"/> A/C take-off or landing related events (ARC) <input type="checkbox"/> Aircraft/Taxing Ground collision (GCOL) <input type="checkbox"/> Aircraft undershoot/ overshoot (USOS) <input type="checkbox"/> Apt Snow/Lighting/Heavy rain/Severe weather (WSTRW) <input type="checkbox"/> Apt Snow/Lighting/ heavy rain/severe weather (WSTRW)	<input type="checkbox"/> BIRD/Wildlife (BIRD) <input type="checkbox"/> Collision during TO/Landing (CTOL) <input type="checkbox"/> Dangerous Good (DG) <input type="checkbox"/> Declared emergencies (If A/C: SCF-NP/PP) <input type="checkbox"/> Evacuation (EVAC) <input type="checkbox"/> Fire Smoke (F-NI) <input type="checkbox"/> Fire Smoke post-impact (F-POST) <input type="checkbox"/> Icing/De-icing, Anti-icing (ICE) <input type="checkbox"/> Medical emergencies, injuries (MED) <input type="checkbox"/> Refuelling/Defueling (FUEL) <input type="checkbox"/> Runway excursion (RE) <input type="checkbox"/> Taxiway excursion (NAV) <input type="checkbox"/> Runway incursion (RI) <input type="checkbox"/> Wildlife on runway/taxiway/aprons (WILD) <input type="checkbox"/> Unknown/undetermined (UNK)

2.1 ADDITIONAL DESCRIPTION* (If needed)

<input type="checkbox"/> Aircraft waste, Water servicing <input type="checkbox"/> Catering <input type="checkbox"/> Check in	<input type="checkbox"/> Cleaning <input type="checkbox"/> Competence/ Experience <input type="checkbox"/> Familiarity with equipment	<input type="checkbox"/> Fatigue/stress <input type="checkbox"/> Ground congestion <input type="checkbox"/> Human resources	<input type="checkbox"/> Material resources <input type="checkbox"/> Motivation <input type="checkbox"/> Organizational communication	<input type="checkbox"/> Pax transportation <input type="checkbox"/> Technical issue with vehicles & equipment <input type="checkbox"/> Other (describe):
--	---	---	---	---

2.2 LOCATION IN THE PROCESS (taken from Check list of Trip file if coming from anomalies)

Process Phase	<input type="checkbox"/> Manoeuvring	<input type="checkbox"/> Positioning	<input type="checkbox"/> Docking	<input type="checkbox"/> Unloading	<input type="checkbox"/> Loading
	<input type="checkbox"/> Disengagement	<input type="checkbox"/> Equip. Removal	<input type="checkbox"/> Equip. Storage	<input type="checkbox"/> Check in	<input type="checkbox"/> Boarding

3 AIRCRAFT/FLIGHT IDENTIFICATION* (taken from Check list of Trip file if coming from anomalies)

A/C Type:	Registration:	Flight n°:	From/To: /	Total Persons on Board:
-----------	---------------	------------	------------	-------------------------

4 SUMMARY EVENT DESCRIPTION* (causes, action taken, effects, suggestions)

4.1 OPERATIONAL CONSEQUENCE - Perceived Severity of consequences →

 1 2 3 4 5

Flight	<input type="checkbox"/> Rejected take-off <input type="checkbox"/> Declared Emergency <input type="checkbox"/> Return to stand	<input type="checkbox"/> Flight Interruption/diversion <input type="checkbox"/> Evacuation <input type="checkbox"/> Flight cancellation	<input type="checkbox"/> IATA Delay/ Code (s) _____ <input type="checkbox"/> Other:	
Infrastructures	<input type="checkbox"/> Reduced Availability	<input type="checkbox"/> Closed	<input type="checkbox"/> Other:	
Aircraft/Equipment damage	<input type="checkbox"/> No damage	<input type="checkbox"/> Lightly damaged	<input type="checkbox"/> Substantially damaged	<input type="checkbox"/> Destroyed/Total loss
Injuries to person(s)	<input type="checkbox"/> N° Pax: _____ <input type="checkbox"/> N° Crew: _____	<input type="checkbox"/> N° Staff: _____ <input type="checkbox"/> N° Other: _____	<input type="checkbox"/> None <input type="checkbox"/> Minor - N°: ____	<input type="checkbox"/> Serious - N°: ____ <input type="checkbox"/> Fatal - N°: ____

4.2 IMMEDIATE ACTION TAKEN

<input type="checkbox"/> No action taken	<input type="checkbox"/> According to System alert:	<input type="checkbox"/> Company procedure	<input type="checkbox"/> Regulations	<input type="checkbox"/> No suitable procedure found
--	---	--	--------------------------------------	--

Who took the action:	Brief description:
----------------------	--------------------

Complete any of the following sections if relevant or applicable for the reported event

5 AERODROME INFRASTRUCTURES, PLANTS, EQUIPMENT & VEHICLES INVOLVED					
Infrastructure & Plants	<input type="checkbox"/> Runway <input type="checkbox"/> Taxiway <input type="checkbox"/> Apron <input type="checkbox"/> Green Areas	<input type="checkbox"/> Obstacles <input type="checkbox"/> Markings <input type="checkbox"/> Signs <input type="checkbox"/> Lights	<input type="checkbox"/> Fresh water plant <input type="checkbox"/> Wildlife Control systems <input type="checkbox"/> Fire Extinguishing system <input type="checkbox"/> Incursion System	<input type="checkbox"/> Neighbouring <input type="checkbox"/> Loading Bridge <input type="checkbox"/> Flood lighting <input type="checkbox"/> Docking System	<input type="checkbox"/> Pavement <input type="checkbox"/> Jet Blast Fences <input type="checkbox"/> Drainage <input type="checkbox"/> Fuel Pit
Equipment & Vehicles	<input type="checkbox"/> Loading Bridge Equipment <input type="checkbox"/> GPU <input type="checkbox"/> A/C Pre-conditioning <input type="checkbox"/> De-icing vehicle <input type="checkbox"/> Air starter	<input type="checkbox"/> Towing tractor <input type="checkbox"/> Pallets <input type="checkbox"/> Fork lift <input type="checkbox"/> Containers <input type="checkbox"/> Loader	<input type="checkbox"/> Carts & Dollies <input type="checkbox"/> Catering truck <input type="checkbox"/> Transporter <input type="checkbox"/> Conveyor belt <input type="checkbox"/> Stairs	<input type="checkbox"/> Tanker <input type="checkbox"/> Pax Bus <input type="checkbox"/> Cars <input type="checkbox"/> Signal cones <input type="checkbox"/> Chocks	<input type="checkbox"/> Other (describe):
□ Vehicle 1 / Type: N° ID: Driver: Operator:					
□ Vehicle 2 / Type: N° ID: Driver: Operator:					

6 RUNWAY / TAXIWAY / APRON CONDITION*	
<input type="checkbox"/> Runway <input type="checkbox"/> Dry <input type="checkbox"/> Dump <input type="checkbox"/> Wet <input type="checkbox"/> Standing Water <input type="checkbox"/> Severe Weather/Environmental (Flooding/Lighting/Earthquake, etc.) <input type="checkbox"/> Taxiway/Apron <input type="checkbox"/> Dry Snow <input type="checkbox"/> Wet Snow <input type="checkbox"/> Slush <input type="checkbox"/> Ice Reported Braking Action: <input type="checkbox"/> Good <input type="checkbox"/> Medium <input type="checkbox"/> Poor	

7 BIRDSTRIKE*		
Nr. Seen: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 – 10 <input type="checkbox"/> 11-100 <input type="checkbox"/> More	Birds' Size: <input type="checkbox"/> Small <input type="checkbox"/> Medium <input type="checkbox"/> Big	Description of Bird(s):
Event reported by the Pilot? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	Pilot warned about the event? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
7.1 WILDLIFE		
Nr. Seen: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 – 10 <input type="checkbox"/> More	Size of animal(s): <input type="checkbox"/> Small <input type="checkbox"/> Medium <input type="checkbox"/> Big	Description of animal(s):
Event reported by the Pilot? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	Pilot warned about the event? <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	


8 SECURITY*		Threat Level:	1 - Normal	2 - Medium	3 - High
Full Name:	Nationality:	Age:	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Female		
Address:	Tel:	Passport/ID:			
Traveling:	<input type="checkbox"/> Alone	<input type="checkbox"/> With family	<input type="checkbox"/> In group	Note:	
Nature of incident:	<input type="checkbox"/> Off-loaded pre-flight <input type="checkbox"/> Police request	<input type="checkbox"/> Aircraft Diverted <input type="checkbox"/> Arrest requested	<input type="checkbox"/> Warning Notification issued	<input type="checkbox"/> Use of constraint kit	
Specific cause:	<input type="checkbox"/> Alcoholic/Drug <input type="checkbox"/> LAG's regulation	<input type="checkbox"/> Smoking <input type="checkbox"/> Carrier related	<input type="checkbox"/> Baggage	<input type="checkbox"/> Violation on Mobile phone or electrical device	
1 st Witness-Full Name:	Address:	Tel:	Passport/ID:		
2 nd Witness-Full Name:	Address:	Tel:	Passport/ID:		

9 DANGEROUS GOODS INCIDENT*	
<input type="checkbox"/> Carried by Pax <input type="checkbox"/> Carried by Crew <input type="checkbox"/> Hidden	Airway Bill: Notes:

10 EVENT RECORDED IN OTHER DOCUMENT(S)	
<input type="checkbox"/> Logbook/Daily Journal <input type="checkbox"/> Technical documentation <input type="checkbox"/> Internal Report/Letter <input type="checkbox"/> Safety report to other:	References:

11 PERSONAL INFORMATION	
Operator/Reporter information:	Witness information (if available):
Full Name:	Full Name:
Contact info:	Contact info:
Operator/Qualification:	Operator/Qualification:
Signature:	Signature for acknowledge:

TRANSMISSION INSTRUCTIONS & PRELIMINARY ANALYSIS				
Transmission instructions: Safety Office Abruzzo International Airport Via Tiburtina Valeria km. 229,100 65131 – Pescara (Italy) e-mail: safety@abruzzo-airport.it or GSR Box at the Airport *Mandatory fields	Preliminary Analysis by (Safety Officer):			
	Safety Risk Level	Type of Occurrence		
	<input type="checkbox"/> Level 1 - INTOLERABLE <input type="checkbox"/> Level 2 - TOLERABLE <input type="checkbox"/> Level 3 - ACCEPTABLE	<input type="checkbox"/> ACCIDENT <input type="checkbox"/> Serious Incident <input type="checkbox"/> Incident	<input type="checkbox"/> M.O.R. (Mandatory Occurrence Report) <input type="checkbox"/> Voluntary <input type="checkbox"/> Confidential or Anonymous	
	Related Safety Report from other Airport Operators?		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
	Transmitted to other Authorities?		<input type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 6
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017


RIFORNIMENTO CARBURANTE AEROMOBILI

INDICE

INDICE.....	6
TABELLA DELLE REVISIONI	6
1. SCOPO.....	7
2. CAMPO D'APPLICAZIONE	7
3. DEFINIZIONI, COMPITI & RESPONSABILITA'	7
4. RIFERIMENTI.....	8
5. MISURE DI PREVENZIONE E DIVIETI	8
A. Condizioni Ambientali	8
B. Condizioni Organizzative	9
C. Condizioni Tecniche.....	9
6. PIAZZOLE PER RIFORNIMENTO	10
7. RESTRIZIONI PER IL RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO	10
8. FORMAZIONE.....	11
9. ATTIVITÀ D'ISPEZIONE E VIGILANZA.....	12
10. RIPORTO EVENTI	12
11. SICUREZZA SUL LAVORO	12
12. PROCEDURE.....	12

TABELLA DELLE REVISIONI

Edizione	Revisione	Data	Note
1	0	16/09/2013	Prima Edizione completa
2	0	25/07/2012	Edizione aggiornata dal DM 30 giugno 2011 e lettera ENAC prot. 168076/IOP del 30/12/2011
2	1	30/06/2015	Aggiornamento riguardante; Definizioni, Procedure di Emergenza; idoneità piazzali al rifornimento (con e senza passeggeri a bordo) e Layout della procedura.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 7
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017

1. SCOPO


La presente procedura definisce l'operatività da adottare per le attività di refuelling con particolare attenzione alle fasi di rifornimento in presenza di passeggeri a bordo o durante le operazioni di sbarco/imbarco degli stessi, definendo le responsabilità, gli ambiti di attività e le azioni dei diversi soggetti coinvolti in tali operazioni.

2. CAMPO D'APPLICAZIONE

La presente procedura si applica a tutti i processi di rifornimento aeromobili (refuelling) effettuati sullo scalo di Pescara, anche in presenza di passeggeri a bordo o in fase d'imbarco/sbarco degli stessi.

3. DEFINIZIONI, COMPITI & RESPONSABILITA'

ENAC- DA Centro	Ente Nazionale Aviazione Civile, Direzione Aeroportuale Centro: autorità dell'aviazione civile per l'Aeroporto d'Abruzzo di Pescara.
TWR/ENAV	Torre di Controllo dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV), gestione dell'ATZ e CTR dell'aeroporto e dell'emanazione degli stati di Allarme, Emergenza ed Incidente del PEA.
VVF	Distaccamento del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco operante in aeroporto: ente istituzionalmente preposto alla sicurezza (safety) aeroportuale.
GA	Gestore Aeroportuale – SAGA SpA: titolare della concessione per la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali.
HA	Handler di Assistenza agli aa/mm – SAGA SpA: titolare delle previste certificazioni, per l'effettuazione dei servizi al traffico aereo (o di elicotteri) commerciale. Sull'Aeroporto d'Abruzzo, come previsto dalle norme, il GA-SAGA svolge anche la funzione di HA,
ADM / RIT	Airport Duty Manager/ADM è il Responsabile rappresentante del Gestore Saga in assenza dei Post Holders/PHs, mentre il Responsabile operativo In Turno/RIT è la persona responsabile della gestione voli dell'Handling Agent Saga. In assenza di PHs, l'ADM svolge entrambe le funzioni. Se un PH è in servizio, l'eventuale ADM in turno svolge solo la funzione di RIT.
OHA	Operatore Handler di Assistenza: colui che rappresenta sia il GA che l'HA e si identifica nel personale dell'Ufficio Operativo incaricato del Dispaccio del volo, interfacciandosi con il Comandante dell'a/m.
OA	Operatore Aereo (Compagnia di Navigazione Aerea)
Comandante	Membro di Equipaggio dell'OA che ha la responsabilità del volo
RR	Responsabile del Rifornimento, identificato nel Comandante dell'aeromobile o, in sua vece, nel Pilota o altra figura delegata dall'OA tramite accordi specifici.
HR	Handler Rifornitore titolare delle previste certificazioni, garantisce la puntuale osservanza di tutte le specifiche norme di sicurezza, di formazione e addestramento al fine di conferire piena effettività ai vari adempimenti previsti per l'effettuazione dei servizi.
OHR	Operatore Handler Rifornitore: sull'aeroporto si identifica nel fornitore unico TOTAL. Alcuni Enti di Stato, per rifornire i propri aeromobili, hanno una propria Autobotte che si rifornisce dal deposito Total e sono quindi da considerarsi OHR durante le sopracitate operazioni di rifornimento.
Safety Net	Qualsiasi persona coinvolta, a qualsiasi titolo (HR, OA, GA, HA, VVF, ENAV, ecc.), nelle operazioni che ha la possibilità di intervenire ed il dovere di riportare eventuali situazioni di criticità.
Piccolo Sversamento	Sversamento di liquido inquinante e infiammabile ritenuto di scarsa entità

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 8
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017

		dal RR e quindi gestibile dall'HR e dal GA. Lo sversamento si ritiene "Piccolo" se di quantità non superiore a 20 litri e/o che produce uno spargimento circa 4mq (con diametro di circa 2metri).
Medio/Grande Sversamento		Sversamento di liquido inquinante e infiammabile che, secondo valutazioni del RR, richiede l'attivazione l'intervento dei VVF. Le dimensioni sono maggiori del " Piccolo " sversamento.
Principio d'Incendio		Evento contrastato con i presidi antincendio presenti nell'area di rifornimento. L'intervento dei VVF viene comunque richiesto per confermare l'effettiva messa in sicurezza dell'area.
PEA		Piano di Emergenza Aeroportuale per incidente aereo, che si articola in diverse fasi e stati.
Stati/Fasi del PEA	ALLARME	Condizione nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile e per i suoi occupanti: viene attivato in condizione di PICCOLO SVERSAMENTO.
	EMERGENZA	Situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile ed i suoi occupanti: viene attivato in condizioni di MEDIO/GRANDE SVERSAMENTO e Principio d'Incendio.
	INCIDENTE	Situazione nella quale si è verificato un evento dannoso per l'aeromobile e/o per i suoi occupanti: viene attivato in condizione di INCENDIO (anche come degenerazione da una fase di EMERGENZA).
Zona di Sicurezza		Definita nel D.M. 30 Giugno 2011.
Passeggeri a Bordo		Si intende anche con Passeggeri in fase di Sbarco o Imbarco.
Aeromobile		Per gli scopi della presente procedura, si intendono sia i velivoli ad ala fissa che ad ala rotante (Elicotteri).

4. RIFERIMENTI

1. "Regolamento per la Costruzione e per l'Esercizio degli Aeroporti (RCEA) di ENAC.
2. Reg. CE 965/2010 – Certificazione del Vettore Aereo (Refuelling with passenger embarking, on board or disembarking).
3. D.M. 30 giugno 2011.
4. D.M. 10 marzo 1998 come modificato dal DM 8/9/1999.
5. Lettera ENAC prot. 168076/IOP del 30/12/2011, con l'allegato "RIFORNIMENTO DI CARBURANTE AGLI AEROMOBILI - Linee Guida per la predisposizione del Programma del corso di formazione del personale operante in Apron."
6. PEA, implementato con Ordinanza Aeroportuale ENAC DA-Centro.
7. Analisi di Rischio del Safety Management System di SAGA, elaborato con tutti gli stakeholders.
8. Regolamento di Scalo (approvato con Ordinanza Aeroportuale) e Sistema di Riporto Eventi approvato da ENAC al Gestore Saga;
9. Reg. CE 996/2010, DL 213/206, GEN-01B, Reg. CE 376/14 e Reg. EU 2015/1018, sul riporto di eventi.


5. MISURE DI PREVENZIONE E DIVIETI

OA individua il Responsabile del Rifornimento (RR) al fine di garantire il coordinamento e la sorveglianza durante tutta la fase di rifornimento e assicurare l'opportuna reattività in situazioni di criticità.

Di seguito vengono elencate le misure di prevenzione ed i divieti: nella procedura verranno poi dettagliate le specifiche responsabilità ed azioni in funzione delle varie tipologie di eventi/operazioni e le varie fasi/stati del PEA.

A. Condizioni Ambientali

1. Il rifornimento non può essere eseguito, e se in corso deve essere interrotto, in presenza di temporali con scariche elettriche evidenti sull'aeroporto, o nelle sue immediate vicinanze (entro i 3 Km dall'aeroporto).
2. Il rifornimento non può essere eseguito, e se in corso deve essere interrotto, in caso di visibilità inferiore a 150 m.


	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 9
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017

B. Condizioni Organizzative

1. L'OA, l'OHR devono consegnare ad ENAC DA e al GA una dichiarazione di conformità delle proprie procedure operative con quanto disposto dal DM 30 giugno 2011 e dal RCEA Cap. 10.
2. L'HR inoltre deve essere in possesso di tutte le necessarie certificazioni rilasciate da ENAC che attestino l'adeguatezza dell'organizzazione e delle procedure in condizioni operative normali e di emergenza.
3. Il rifornimento di carburante agli aeromobili non può essere eseguito in assenza del Responsabile del Rifornimento/RR.
4. Durante le operazioni di rifornimento, in caso di emergenza, il RR ha l'obbligo di avvisare il personale eventualmente a bordo dell'a/m (per la possibile evacuazione) ed attivare il Soccorso Aeroportuale con le modalità previste dal PEA.
5. E' indispensabile che sia sempre garantito un collegamento a 2 vie tra il RR ed un membro dell'equipaggio di condotta dell'aeromobile presente a bordo mediante contatto visivo o apparato radio.
6. Ogni mezzo rifornitore deve essere presidiato dal personale necessario ad assicurarne il rapido allontanamento in caso di emergenza e per ogni altra necessità di sicurezza.
7. Per le operazioni con passeggeri a bordo, il RR deve essere membro dell'equipaggio di condotta. Per le sole operazioni di rifornimento senza passeggeri a bordo, l'OA e l'HR possono concordare che le funzioni di supervisione vengano svolte dall'OHR.

C. Condizioni Tecniche

1. Il rifornimento non può essere eseguito se i dispositivi antincendio previsti non sono disponibili o non sono utilizzabili per avaria. In particolare, durante il rifornimento ed in prossimità della zona di sicurezza, devono essere presenti a cura del GA presidi antincendio in condizioni di perfetta efficienza e manutenzione, per un complessivo non inferiore a 50 kg di polvere chimica secca, di capacità estinguente non inferiore a «A-B1-C» ed 1 estintore da 50 litri di schiuma di capacità estinguente non inferiore a «A-B4».
2. Per il rifornimento di velivoli di massa massima al decollo uguale o inferiore a 5.700 kg, o con meno di 10 posti passeggeri, è sufficiente sia disponibile (a cura del Gestore Aeroportuale), in prossimità della zona di rifornimento carburante, un presidio antincendio costituito da 1 estintore portatile di capacità non inferiore a 12 Kg di polvere chimica secca, in condizione di perfetta efficienza e manutenzione.
3. Il mezzo di rifornimento deve essere dotato di estintori efficienti: tali presidi sono separati e aggiuntivi rispetto a quelli destinati a garantire la sicurezza dell'aeromobile.
4. Il personale dell'Handler Rifornitore, prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento, si dovrà accertare che siano rese disponibili adeguate vie di fuga per il rapido allontanamento del mezzo rifornitore.
5. Durante il rifornimento deve prevedersi intorno all'aeromobile una Zona di Sicurezza (FUEL ZONE) costituita da un'area circolare avente un raggio di metri 6 dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento. Il RR deve garantire che nessun estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo, si trovi all'interno della predetta zona di sicurezza.
6. Le attrezzature per il rifornimento di carburanti e gli sfiati dei serbatoi dell'aeromobile non devono trovarsi a una distanza inferiore a metri 15 da qualsiasi edificio, eccezion fatta per i manufatti connessi con le pertinenti operazioni di scalo.
7. Se il rifornimento di carburante è eseguito simultaneamente da due punti d'attacco non posti sulla stessa semiala, è richiesta la presenza di almeno un operatore di rifornimento certificato per ciascun punto d'attacco.
8. Durante il rifornimento, l'OA e l'HR adottano, per ogni tipologia di aeromobile, le misure necessarie indicate nelle proprie procedure operative affinché sia esclusa la possibilità di determinare inneschi di vapori di carburante da parte d'impianti e apparecchiature presenti nella zona di sicurezza del rifornimento, attuando le procedure per la messa a terra dell'aeromobile e dei relativi mezzi di rifornimento.
9. Durante il rifornimento, nessun motore di spinta dell'aeromobile deve essere in funzione e i veicoli di rifornimento, assistenza e controllo e tutte le attrezzature necessarie devono essere posti in modo tale da consentire:
 - a) il libero accesso all'aeromobile da parte dei servizi di soccorso e lotta antincendio (Vigili del Fuoco);
 - b) la rapida evacuazione, attraverso le uscite in uso e di servizio, delle persone a bordo dell'aeromobile, garantendo che tutte le aree in corrispondenza degli scivoli siano libere;
 - c) il rapido allontanamento dei mezzi rifornitori.
10. Durante il rifornimento, nessun veicolo può transitare o sostare sotto l'ala degli aeromobili eccetto quelli indispensabili per il rifornimento di carburante, di oli lubrificanti o di oli idraulici.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 10
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017

11. Durante il rifornimento la parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non deve sostare sotto l'ala.
12. Le eventuali attrezzature utilizzate per la manutenzione devono essere collocate a una distanza superiore a 3 metri dalle aperture di sfiato dell'impianto di combustibile degli aeromobili.

6. PIAZZOLE PER RIFORNIMENTO

Le operazioni di rifornimento aeromobili con JET-A-1 possono essere eseguite sulle piazzole di parcheggio, la cui ASSEGNAZIONE sarà gestita dall'ADM/RIT, per le quali sono rispettati tutti i requisiti normativi e procedurali. Le operazioni di rifornimento con AVGAS/Aviazione Generale vengono effettuate al distributore (attiguo al raccordo "D") presso il deposito Total.

Il rifornimento delle Autobotti degli Enti di Stato avvengono c/o il deposito Total.

Ciascuna Autobotte rifornitrice della TOTAL (distributore aeroportuale), oltre all'estintore fisso sul mezzo da 20 kg di CO₂ per emergenza della centralina di erogazione, è dotato di n° 2 estintori portatili a polvere da 12 kg/cad. di tipo BC per esigenze proprie e non di supporto agli aeromobili.

Sull'Apron 1 dell'Aeroporto sono disponibili estintori carrellati da 50 kg di polvere chimica secca, di capacità estinguente non inferiore a «A-B1-C», posizionati rispettivamente:

- 1 per lo stand 1 & 2 (la posizione 1 è dedicata al "SELF MANOUVERING" e, se utilizzata, rende non utilizzabile lo stand 2 & 3),
- 1 per lo stand 3 & 4, (la posizione 4 è dedicata al "SELF MANOUVERING" e, se utilizzata, rende non utilizzabile lo stand 3 & 5),
- 1 per lo stand 5 & 6, (la posizione 6 è dedicata al "SELF MANOUVERING" e, se utilizzata, rende non utilizzabile lo stand 5 & 7),
- 1 per lo stand 7,
- 1 per lo stand 8,
- 1 per lo stand 9, e
- 1 per lo stand 10,

per permettere il rifornimento di aa/mm di massa uguale o inferiore a 5.700kg, o con meno di 10 posti passeggeri. Nel caso fosse necessario rifornire tali aa/mm al di fuori degli stand sopra menzionati, dovrà essere reso disponibile in tale stand (al minimo) un estintore da 12 kg di polvere chimica secca.

In aggiunta a quanto sopra, sull'Apron 1 sono disponibili estintori da 50 litri di schiuma di capacità estinguente non inferiore a «A-B4», posizionati rispettivamente:

- 1 tra gli stand 9 e 10,
- 1 tra gli stand 7 ed 8,
- 1 tra gli stand 5 e 3,

per permettere il rifornimento degli aeromobili tipo A320/321, Boeing B 737 e quelli di peso superiore a 5.700kg. Se, per tali tipi di a/m, fosse necessario utilizzare per il rifornimento uno stand diverso da quelli sopramenzionati, l'estintore da 50 litri di schiuma dovrà essere riposizionato c/o il relativo stand dell'Apron 1.

Eccezionalmente, gli aeromobili di tipo A330/B777 possono essere riforniti sulla via di rullaggio nell'Apron 1.


L'eventuale aggiornamento dell'Analisi di Rischio per le operazioni di rifornimento è di competenza del Responsabile Operativo/Post Holder Area Movimento in collaborazione con il Safety Manager.

7. RESTRIZIONI PER IL RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO

Il rifornimento con Passeggeri a Bordo è possibile laddove siano rispettate sia le condizioni per il rifornimento aa/mm finora descritte che quelle aggiuntive dettagliate nel presente paragrafo.

Fermo restando quindi le restrizioni imposte dal D.M. 30 giugno 2011 che devono essere contenute all'interno delle procedure proprie degli tutti gli operatori connessi con l'attività di rifornimento, di seguito sono dettagliate le condizioni **aggiuntive** che determinano la possibilità o meno di rifornimento degli aeromobili con passeggeri a bordo, per la sicurezza dei passeggeri e per evitare interferenze in caso di evacuazione.

- a) Divieto di rifornimento in assenza o avaria degli estintori in piazzola. Divieto di rifornimento carburante con Passeggeri a Bordo su due piazzole contigue. È comunque possibile rifornire un a/m senza Passeggeri a Bordo contiguo ad uno con Passeggeri a Bordo.
- b) Divieto di rifornimento in condizioni di visibilità inferiore a 400 metri.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 11
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017

- c) Divieto di rifornimento per mancanza di personale dell'HA per la gestione del flusso/instradamento dei passeggeri.
- d) Divieto di rifornimento per la presenza di ostacoli sul percorso pedonale.
- e) Divieto di rifornimento durante le operazioni di IMBARCO di PRM con mezzo elevatore (Ambu-lift).
- f) Divieto di rifornimento durante le operazioni di IMBARCO se presente mezzo elevatore (Ambu-lift) attaccato ad una porta a/m.
- g) Divieto di rifornimento durante particolari operazioni di handling, come ad esempio: scarico/carico Dangerous Goods, merci ingombranti tali che la loro movimentazione non consenta l'evacuazione del personale, dei passeggeri dalla piazzola in caso di necessità.
- h) Divieto di rifornimento o immediata interruzione se già iniziato, in caso di attivazione dei seguenti stati (o fasi) del Piano di Emergenza Aeroportuale: EMERGENZA o INCIDENTE.
- i) Le scale d'imbarco devono essere approntati presso le porte utilizzate per l'Imbarco/Sbarco dei Passeggeri.
- j) Le uscite dotate di scale incorporate, se non sono servite da scale mobili, devono essere approntate per l'uso.
- k) Le porte e le scale d'imbarco in uso non devono essere ostruiti, per consentire il libero impiego in caso d'emergenza.
- l) I passeggeri devono essere opportunamente instradati in modo da non interferire con le operazioni di rifornimento, che comunque non possono interessare i serbatoi lato salita/discesa passeggeri, o con le altre operazioni di assistenza a terra. Il percorso da seguire deve essere chiaramente indicato e il responsabile delle operazioni di assistenza deve poter sorvegliare i movimenti dei passeggeri, ovvero farli scortare a piccoli gruppi, nei loro movimenti da e verso l'aeromobile.
- m) Tutte le apparecchiature ed attrezzature per l'imbarco/sbarco dei passeggeri e dei bagagli debbono essere approntate prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento.
- n) Deve essere annunciato ai passeggeri in fase di imbarco e/o sbarco, causa il rifornimento in corso, il divieto di fumo e di utilizzo di accendini e di telefoni cellulari in piazzale.

8. FORMAZIONE

Tutti gli Enti/Operatori (Pubblici e Privati) coinvolti nella Safety Net devono avere una formazione in linea con i contenuti nell'allegato alla lettera ENAC prot. 168076/IOP del 30/12/2011 - "Rifornimento carburante degli Aeromobili - Linee Guida per la predisposizione del Programma del corso di formazione del personale operante in Apron".


In base al Decreto Ministeriale a riferimento 4 ed alla lettera Enac a riferimento 5, il requisito formativo per tutti quelli che operano in APRON per il rifornimento carburante è di un Corso tipo "B" di 8 ore e deve includere gli elementi citati nelle Linee Guida della lettera Enac.

Tale corso può rientrare all'interno di quelli erogati per fini 81/08 e di Addetto alla Gestione delle Emergenze, come aggiornamento specifico e/o integrazione del programma del corso di Airside Safety previsto dal Regolamento di Scalo, approvato con Ordinanza Aeroportuale.

Il rispetto delle linee guida (cioè avere il programma del corso con i contenuti summenzionati) vale anche come preventiva ACCETTAZIONE da parte di Enac e VVFF del programma di formazione, come specificatamente previsto dalla lettera Enac a riferimento 5.OA, HA e HR assicurano e verificano la piena conoscenza e comprensione della presente procedura da parte di tutto il personale coinvolto nel processo per adottare tutte le azioni di prevenzione, e per una adeguata risposta in caso di situazioni anomale o di emergenza.

L'ENAC ed il Gestore (per le parti di specifica competenza) possono effettuare verifiche sulla corretta applicazione dei contenuti della presente procedura da parte degli addetti e sull'effettuazione della relativa formazione.

Il Corpo Nazionale dei VVF effettua i corsi di formazione, certificazione e relativo aggiornamento del HR.

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 12
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017

9. ATTIVITÀ D'ISPEZIONE E VIGILANZA

Nell'ambito delle proprie funzioni istituzionali è facoltà del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco effettuare attività ispettiva e di vigilanza sull'osservanza delle precauzioni e delle prescrizioni tecniche sul rifornimento di carburante agli aeromobili.

10. RIPORTO EVENTI

Tutti gli Enti/Operatori (Pubblici e Privati) sono obbligati al riporto degli eventi, come da normative a riferimento (Reg. UE 376/2014 e 2015/1018, D.Lgs. 213/2016 (per quanto applicabile) e Circolare Enac GEN-01B).

Il riporto al GA degli eventi che abbiano causato (o potevano causare) una diminuzione dei margini di sicurezza durante le operazioni, deve essere fatto utilizzando il sistema di riporto dello stesso GA, approvato da ENAC e previsto nel Regolamento di Scalo approvato con Ordinanza Aeroportuale.

11. SICUREZZA SUL LAVORO

Tutti gli Enti/Operatori (Pubblici e Privati), oltre ad aver ricevuto l'informazione e la Formazione prevista dal D.Lgs. 81/2008 (e successivi aggiornamenti) e l'eventuale integrazione prevista dal DUVRI (Documenti Unico di Valutazione dei Rischi Integrato) operando in un ambiente dove sono presenti Enti ed Operatori diversi, **sono tenuti ad indossare i Dispositivi di Protezione Individuale (DPI)** previsti per le attività svolte in Apron, come richiamati dal Regolamento di Scalo (approvato con Ordinanza Aeroportuale) e dal DUVRI sopraccitato (es.: Giubbotto ad alta visibilità, scarpe anti-infortunistica, ecc.).


12. PROCEDURE

I soggetti che, a vario titolo, contribuiscono a realizzare la piena effettività degli obiettivi di sicurezza legati alle operazioni di rifornimento carburante sono: l'Operatore Aereo, il Gestore Aeroportuale, l'Handler di Assistenza, l'Handler di Rifornimento, il Distaccamento dei VVF e la Torre di Controllo.

Il livello di complessità delle operazioni di rifornimento carburante, determinato anche dalla contemporanea presenza di più soggetti coinvolti nelle operazioni di assistenza a terra, richiede un approccio integrato ed armonizzato di tutte le attività per realizzare le migliori condizioni di sicurezza.


A tale fine è stata costituita una rete di sicurezza ("**Safety Net**") che mediante una razionale attribuzione di compiti e responsabilità consente di raggiungere i migliori standard di sicurezza durante le operazioni di rifornimento carburante coniugandoli con le esigenze operative.

Nella particolare configurazione dell'Aeroporto d'Abruzzo, il Gestore Aeroportuale è anche Handling Agent, per cui le responsabilità del GA e dell'HA sono generalmente integrate (laddove possibile/necessario) nelle varie posizioni dell'organizzazione aziendale.


	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 13
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017

N	FASE	SOGGETTO RESPONSABILE	AZIONE
1	Programma dei Rifornimenti	OA	<p>a) INVIA giornalmente all'Ufficio Operativo del GA formale richiesta scritta di rifornimento con passeggeri a bordo o in fase d'imbarco/sbarco con l'indicazione dei riferimenti dei voli da servire nel giorno successivo; in tale occasione specifica se la comunicazione a due vie è garantita mediante apparato del velivolo o tramite contatto visivo.</p> <p>b) Tale programmazione è da intendersi come autorizzazione a procedere alle operazioni di refuelling secondo i passaggi tecnico-operativi descritti nella presente procedura.</p> <p>c) Durante la giornata in cui sono operati i voli, in relazione a sopraggiunte esigenze operative, RICHIEDE all'Ufficio Operativo del GA in frequenza o via fax eventuali ulteriori rifornimenti con passeggeri a bordo.</p>
		GA	<p>d) VERIFICA la disponibilità delle piazzole.</p> <p>e) AVVISA, con congruo anticipo rispetto all'inizio delle operazioni di rifornimento, i VVF ai quali comunica la tipologia dell'aeromobile, il numero della piazzola e l'ora d'inizio del rifornimento.</p> <p>f) INFORMA sulla pianificazione dei rifornimenti con passeggeri a bordo HR e HA.</p>
2	Prima del Rifornimento	OHA	<p>a) Si accerta che nei bollettini meteorologici di Pescara non siano presenti temporali.</p> <p>b) Riceve conferma dal Comandante del Volo della necessità di effettuare il Rifornimento con Passeggeri a Bordo.</p> <p>c) ASSICURA, avvalendosi del personale di Rampa, che nella piazzola ove si svolge il rifornimento siano presenti presidi antincendio in condizioni di efficienza aventi caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni del D.M. 30 giugno 2011, e che non sia ostacolato l'utilizzo degli idranti sottosuolo posti nelle vicinanze dell'Apron 1.</p> <p>d) Ricevuta la comunicazione da parte del RR e verificata la compatibilità di tale operazione con la posizione e le dotazioni della piazzola assegnata all'aeromobile, INFORMA (con tipologia d'aeromobile, posizione della piazzola ed ora d'inizio del rifornimento): i VVF (per possibili necessità di intervento legate alla presenza di criticità o incidenti) e l'ENAV (per consapevolezza delle possibili criticità emergenti relative all'attivazione del PEA).</p> <p>e) INFORMA tempestivamente il RR, l'HR ed i VVF in caso di situazioni impreviste, od ostative al rifornimento.</p> <p>f) ASSICURA che i propri mezzi, apparecchiature, utensili, utilizzati nella zona di rifornimento, non producano fiamme o scintille o, in ogni caso, situazioni di rischio incendio.</p> <p>g) ASSICURA, inoltre, che tutto il proprio personale, operante nella zona di rifornimento, durante la fase di refuelling non abbia con sé fiammiferi, accendini o altre apparecchiature in grado di produrre scintille, né apparati elettronici (inclusi cellulari) ad altri utensili funzionanti elettricamente salvo che non siano certificati ATEX e che sia rispettato il divieto di fumare e di eseguire attività correlabili con un rischio d'incendio.</p> <p>h) COMUNICA ai passeggeri presenti ai gate d'imbarco il tassativo obbligo di divieto di fumare e di utilizzare cellulari (tenuti spenti) durante il trasferimento dal gate all'aeromobile.</p> <p>i) ASSICURA, in particolare tramite l'azione del personale di</p>


			<p>Rampa, che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • che il percorso dei passeggeri non sia ostruito da mezzi o attrezzature; • che i Tensor siano stati posizionati correttamente per garantire che i passeggeri non interferiscano con le operazioni di assistenza seguendo il percorso pedonale; • che le scale siano <u>posizionate correttamente</u>.
	OA/Comandante	<p>j) Assicura che le uscite dotate di scale incorporate siano approntate per l'uso.</p> <p>k) Informa, tramite annunci sonori, passeggeri a bordo ed in fase d'imbarco/sbarco, che verrà effettuato l'operazione di rifornimento carburante.</p> <p>l) Assicura che le porte usate per le operazioni d'imbarco/sbarco siano lasciate aperte o, se tenute chiuse, che non siano comunque bloccate.</p>	
	RR	<p>m) Al fine di garantire un'adeguata prevenzione incendi, ASSICURA che il rifornimento non sia effettuato e, se già iniziato, immediatamente interrotto in condizioni di surriscaldamento dei freni del carrello dell'aeromobile.</p> <p>n) Si ACCERTA che i passeggeri abbiano ricevuto comunicazione del rifornimento in atto e del divieto di fumo, utilizzo di accendini, di telefoni cellulari o similari, o di apparecchiature elettroniche e che siano predisposti i seguenti dispositivi d'evacuazione e primo intervento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le porte usate normalmente per l'imbarco e sbarco dei passeggeri siano aperte. Qualora le condizioni climatiche non consentano di tenerle aperte, esse possono essere tenute chiuse, ma non bloccate; • le scale siano approntate presso le porte in uso di cui al punto precedente; • le uscite dotate di scale incorporate, se non sono servite da scale mobili, devono essere approntate per l'uso; • le porte, le scale d'imbarco in uso non siano ostruite, per consentire il libero impiego in caso di emergenza; • la via di fuga del mezzo di rifornimento non sia ostruita da mezzi di rampa; • l'accesso di eventuali mezzi di soccorso non sia impedito dalla presenza di mezzi di assistenza o attrezzature. <p>o) Inoltre, in presenza di passeggeri in fase di imbarco o sbarco, VERIFICA che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • siano previste le condizioni di sicurezza affinché i passeggeri possano essere opportunamente instradati in modo da non interferire con le operazioni di rifornimento o con le altre operazioni di assistenza a terra. • non siano attuate azioni che possano produrre l'innescò dei vapori di carburante, quali le messe in funzione del trasmettitore HF, del trasponder e del radar di bordo dell'aeromobile. • i blocchi di sicurezza alle ruote dell'aa/mm siano stati correttamente posizionati e che siano azionati i freni dell'aeromobile. • che la spia segnalazione Incendio a bordo o quella indicante il surriscaldamento dei freni siano spente per dar inizio alle operazioni di refuelling. • sia attiva nel cockpit la frequenza "TWR" per segnalare tempestivamente eventuali situazioni di emergenza, attivando in tal modo la procedura di emergenza vigente 	

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 15
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017


			<p>sullo scalo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • la piazzola sia dotata degli estintori a polvere chimica secca e a schiuma; • il mezzo adibito allo sbarco/imbarco PRM sia allontanato dall'aeromobile; • il rapido allontanamento del mezzo di rifornimento non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature; • la "Fuel Zone" sia libera da estranei alle operazioni; • il collegamento a 2 vie con la cabina e l'OHR sia garantito mediante apparato del velivolo o tramite contatto visivo. <p>p) INDICA all'OHR la quantità da erogare ed autorizza, secondo le modalità concordate con l'HR, l'effettuazione delle operazioni di rifornimento nel rispetto della finalità di riduzione dei tempi delle operazioni. Il rifornimento potrà iniziare solo a seguito di valutazione e verifica da parte del RR della presenza di condizioni idonee a procedere all'effettuazione dell'erogazione. In caso l'a/m non richiedesse attività di rifornimento, il RR autorizza il rilascio dell'aeromobile da parte dell'HR.</p> <p>q) In caso di uno stato di emergenza in atto sull'aeroporto che implichi il dispiegamento dei VVF nel rispetto del piano di emergenza aeroportuale, non appena informato SOSPENDE le attività di rifornimento e NON ne AUTORIZZA di nuove.</p> <p>r) Garantisce il contatto visivo o l'idonea comunicazione a due vie mediante apparato del velivolo o tramite contatto visivo.</p>
		HR/OHR	<p>s) ASSICURA che:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'OHR incaricato dell'attività di refuelling, sia adeguatamente formato e certificato per l'effettuazione delle operazioni di rifornimento; ▪ il mezzo di rifornimento sia dotato dei presidi antincendio e in condizioni di efficienza. Tali presidi sono separati e aggiuntivi rispetto a quelli destinati a garantire la sicurezza dell'aeromobile. <p>t) VERIFICA che:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ la piazzola sia dotata degli estintori a polvere chimica secca e a schiuma; ▪ il mezzo adibito allo sbarco/imbarco PRM sia allontanato dall'aeromobile; ▪ il rapido allontanamento del mezzo di rifornimento non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature. <p>u) Garantisce il contatto visivo o l'idonea comunicazione a due vie mediante apparato del velivolo o tramite contatto visivo.</p>
3	Rifornimento	RR	<p>a) Verifica le condizioni atte al rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, autorizzate preventivamente in fase di programmazione.</p> <p>b) In caso di situazioni ostative NON AUTORIZZA l'operazione di rifornimento sino a rimozione delle stesse.</p> <p>c) Mantiene attivo il collegamento a 2 vie mediante apparato del velivolo o tramite contatto visivo con la cabina e l'OHR.</p> <p>d) AUTORIZZA il rifornimento. Durante tutta la durata del rifornimento VERIFICA il permanere di tutte le prescritte condizioni di sicurezza e in particolare che i passeggeri si trovino sempre a distanza di sicurezza dai serbatoi dell'aeromobile e dal mezzo di rifornimento e che sia totalmente rispettata dagli stessi la regola del "No Smoking" e del non utilizzo dei telefoni cellulari (tenuti spenti) e di altre apparecchiature elettroniche.</p>

 abruzzo airport	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 16
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017


			<p>e) ASSICURA che le operazioni di rifornimento siano immediatamente interrotte qualora non siano osservate le prescritte condizioni di sicurezza.</p> <p>f) In caso di emergenza INTERROMPE immediatamente il rifornimento.</p>
	OA/Comandante		<p>g) GARANTISCE un'efficace comunicazione con l'OHR e l'OHA.</p> <p>h) COMUNICA ai passeggeri in fase di imbarco/sbarco o a bordo, che è in corso il rifornimento carburante e quindi il tassativo obbligo di divieto di utilizzare cellulari (tenuti spenti).</p> <p>i) INFORMA i passeggeri a bordo dell'aeromobile di non allacciare le cinture di sicurezza durante le operazioni di rifornimento.</p>
	OHA		<p>j) RICEVE dal RR l'informazione dell'inizio delle operazioni assicurandone l'inoltro ai VVF ed alla TWR/ENAV.</p> <p>k) SORVEGLIA instradamento dei passeggeri e rispetto divieti.</p>
4	ALLARME	<p>Per tutte le tipologie di eventi i soggetti coinvolti devono agire, in funzione delle proprie competenze e responsabilità, con la massima tempestività e immediatezza. La tipologia di EVENTO che può generare un ALLARME è:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PICCOLO SVERSAMENTO. 	
	Safety Net		<p>a) Il componente della Safety Net che rileva lo sversamento AVVISA immediatamente il RR e l'OHR e, se possibile, l'OHA che a sua volta avvisa l'ADM/RIT.</p> <p>b) INTERVIENE per CONTRASTARE e CIRCOSCRIVERE l'evento utilizzando i presidi antincendio presenti sul luogo e nei limiti delle proprie capacità, per le eventuali operazioni successive.</p>
	OHR/HR		<p>c) In caso di piccolo sversamento proveniente dall'a/m o dalle attrezzature di propria competenza, INTERROMPE immediatamente il rifornimento ed AVVISA il RR.</p> <p>d) VALUTA se lo sversamento è stato interrotto, e se disconnettere il mezzo rifornitore dall'a/m ed abbandonare l'area di rifornimento.</p>
	RR		<p>e) INFORMA (direttamente o tramite il Pilota in Cabina di Pilotaggio) ENAV/TWR per Attivare lo stato di ALLARME.</p> <p>f) AVVISA l'OHA per l'evento con implicazioni di sicurezza.</p> <p>g) Nel caso in cui fossero presenti mezzi operanti nei pressi dell'aeromobile, DISPONE lo spegnimento degli stessi.</p> <p>h) In base alle informazioni ricevute, DECIDE se sussistono le condizioni per sospendere le operazioni d'imbarco passeggeri e, nel caso di presenza di passeggeri a bordo, ALLERTA i componenti dell'equipaggio in previsione di un'eventuale necessità di evacuazione.</p> <p>i) RICHIESTE l'intervento e collabora col GA per il ripristino dell'area interessata dallo sversamento tramite l'utilizzo d'idoneo materiale assorbente messo a disposizione dal GA stesso.</p> <p>j) Cessate le operazioni di contrasto, mitigazione e gestione dell'inconveniente, VALUTA se AUTORIZZARE il ripristino delle operazioni standard di assistenza.</p>
	OHA		<p>k) Ricevuta la segnalazione, AVVISA immediatamente (tramite il personale di Rampa dotato di Radio) ENAV/TWR ed ADM/RIT per attivazione stato di ALLARME.</p> <p>l) In coordinamento con HR, predispone la bonifica dell'area con gli ausili forniti dal GA</p>
	ADM/RIT		<p>m) Ricevuta la segnalazione da RR, OHR o OHA, provvede ad</p>

 abruzzo airport	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 17
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017


			<p>informare ENAV/TWR e VVF per Attivazione stato di ALLARME (se non ancora attivato).</p> <p>n) Effettua l'informativa ad ENAC-DA.</p>
	OA/Comandante		<p>o) In caso di segnalazione di vapori in Cabina Passeggeri, il Comandante applica le relative procedure di Compagnia.</p> <p>p) Resta in Stand-By per ordinare una possibile EVACUAZIONE dell'a/m.</p>
	ENAV/TWR		k) Attiva stato di ALLARME e resta in Stand-by per possibile necessità di attivazione dello stato di Emergenza/Incidente.
	VVF		l) Restano in Stand-By per possibile attivazione dello stato di Emergenza/Incidente per deterioramento delle condizioni.
	ADM/RIT	FINE STATO DI ALLARME	Avvisa VVF, ENAV/TWR, RR ed OHR del rientro alla normalità.
5	EMERGENZA	<p>Per tutte le tipologie di eventi i soggetti coinvolti devono agire, in funzione delle proprie competenze e responsabilità, con la massima tempestività e immediatezza.</p> <p>Il Principio d'Incendio deve essere immediatamente contrastato con i Presidi Antincendio disponibili in loco in attesa dell'arrivo dei VVF.</p> <p>Gli eventi che richiedono l'attivazione dello stato di EMERGENZA, anche come deterioramento da una condizione di ALLARME, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SVERSAMENTO MEDIO/GRANDE; • PRINCIPIO D'INCENDIO. 	
	Safety Net		<p>a) Il componente del Safety Net che rileva lo sversamento medio/grande o il principio d'incendio, avvisa immediatamente il RR, l'OHR e, se possibile, l'OHA che a sua volta avvisa l'ADM/RIT.</p> <p>b) INTERVIENE immediatamente, coadiuvato eventualmente da personale della squadra ancora presente sottobordo adeguatamente formato e da eventuali altri componenti il Safety Net, per CONTRASTARE e CIRCOSCRIVERE l'evento utilizzando i presidi antincendio presenti sul luogo e nei limiti delle proprie capacità, in attesa dell'arrivo dei VVF per le eventuali operazioni successive.</p>
	HR		<p>c) INTERROMPE immediatamente il rifornimento,</p> <p>d) In caso di sversamento, VALUTA se è stato interrotto</p> <p>e) In ragione degli elementi caratterizzanti l'evento (tipologia, entità, etc.), VALUTA le possibili alternative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intervenire immediatamente con gli estintori presenti sul rifornitore e/o nell'area; • scollegare il rifornitore ed allontanarsi dall'area; • allontanare immediatamente il rifornitore senza disconnetterlo dall'a/m; • abbandonare il rifornitore per preservare la propria incolumità.
	RR		<p>f) AVVISA immediatamente ENAV/TWR, tramite la radio in Cabina di Pilotaggio, dell'emergenza in atto, specificando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • numero del volo & tipo aeromobile; • piazzola, o area, interessata; • entità presunta/area interessata dello sversamento o dal principio d'incendio. <p>e) In caso di presenza di passeggeri imbarcati PROVVEDE ad ALLERTARE il Comandante (o un membro di Equipaggio) per attivare immediatamente l'evacuazione dell'aeromobile</p> <p>f) AVVISA l'OHA per arrestare le eventuali attività d'imbarco in corso, per attivare le unità preposte alla gestione dell'evento, per collaborare all'evacuazione dell'a/m e per l'allontanamento</p>

 abruzzo airport	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 18
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017

		<p>totale o parziale della squadra da questi coordinata sottobordo.</p> <p>g) PROVEDE (tramite l'Equipaggio) all'allontanamento dei passeggeri verso una zona protetta.</p> <p>h) ALLONTANA le persone eventualmente presenti sottobordo per operazioni di assistenza o carico/scarico.</p> <p>i) DISPONE che eventuali motori (attrezzature di rampa) investiti dal carburante siano tempestivamente disattivati e non movimentati e quelli non investiti dal carburante siano allontanati e in seguito disattivati.</p>
	OA/Comandante	j) Applica le procedure di Compagnia ed ordina l' EVACUAZIONE dell'a/m.
	ENAV/TWR	k) ATTIVA lo stato di EMERGENZA , applicando quanto previsto dal PEA, allertando immediatamente i VVF ed il GA, e mantenendo il costante contatto con il RR al fine di ricevere le informazioni sull'evolversi dell'emergenza.
	VVF	<p>l) GARANTISCONO la tempestività dell'intervento e, giunti sul posto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ATTUANO le misure necessarie atte ad estinguere il principio d'incendio o a prevenire l'innescio dello spandimento, limitando l'estensione dello spandimento attraverso opportune misure di contenimento, assorbimento, sconfinamento, neutralizzazione, etc., tramite anche l'impiego di materiale assorbente messo a disposizione dal GA. • COORDINANO le attività di bonifica dell'area interessata; • DICHIARANO la FINE STATO DI EMERGENZA, per quanto di competenza, autorizzando le azioni successive che possono riguardare la ripresa delle operazioni nell'area stessa o la necessità della movimentazione, in condizioni di sicurezza, dell'aeromobile affinché le operazioni possano riprendere in un'area sicura indicata dal GA. <p><i>N.B.: L'operatività dell'aeroporto sarà eventualmente ridotta in funzione del degrado della categoria antincendio così come previsto nel Piano d'Emergenza Aeroportuale.</i></p>
	OHA	<p>m) Ricevuta la segnalazione, AVVISA immediatamente (tramite il personale di Rampa dotato di Radio) ENAV/TWR ed ADM/RIT per attivazione stato di EMERGENZA (se ancora non attivato).</p> <p>n) PROVEDE all'allontanamento dei passeggeri verso una zona protetta.</p> <p>o) In coordinamento con HR, predispone (se possibile e necessario) l'utilizzo dei presidi antincendi disponibili in loco e la successiva bonifica dell'area.</p> <p>p) DISPONE che eventuali motori (attrezzature di rampa) investiti dal carburante siano tempestivamente disattivati e non movimentati e quelli non investiti dal carburante siano allontanati e in seguito disattivati.</p> <p>q) ALLONTANA le persone eventualmente presenti sottobordo per operazioni di assistenza o carico/scarico.</p> <p>r) In coordinamento con HR predispone, a FINE EMERGENZA, la bonifica dell'area.</p>
	ADM/RIT	s) INFORMA ENAC-DA e gli Enti interessati come da PEA, attuando contestualmente le procedure previste
	FINE STATO DI EMERGENZA	Si applicano le procedure previste dal Piano di Emergenza Aeroportuale.
6 INCIDENTE	L'evento che richiede l'attivazione dello stato di INCIDENTE , anche come deterioramento da una condizione di EMERGENZA , è:	

	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 19
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017

<p>• L'INCENDIO.</p> <p>L'Incendio deve essere immediatamente contrastato, con i Presidi Antincendio disponibili in loco in attesa dell'arrivo dei VVF, dai soggetti coinvolti in funzione delle proprie competenze e responsabilità e preservando la PROPRIA INCOLUMITA'.</p>	
Safety Net	<p>a) Il componente del Safety Net che rileva un INCENDIO, avvisa immediatamente il RR, l'OHR e, se possibile, l'OHA che a sua volta avvisa l'ADM/RIT.</p> <p>b) INTERVIENE immediatamente, coadiuvato eventualmente da personale della squadra ancora presente sottobordo adeguatamente formato e da eventuali altri componenti il Safety Net, per CONTRASTARE e CIRCOSCRIVERE l'evento utilizzando i presidi antincendio presenti sul luogo nei limiti delle proprie capacità e preservando la propria incolumità, in attesa dell'arrivo dei VVF per le eventuali operazioni successive.</p>
HR	<p>c) INTERROMPE immediatamente il rifornimento,</p> <p>d) In ragione degli elementi caratterizzanti l'evento (tipologia, entità, etc.), VALUTA le possibili alternative:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Intervenire immediatamente con gli estintori presenti sul rifornitore e/o nell'area; 2. scollegare il rifornitore ed allontanarsi dall'area; 3. allontanare immediatamente il rifornitore senza disconnetterlo dall'a/m; 4. abbandonare il rifornitore per preservare la propria incolumità.
RR	<p>e) AVVISA immediatamente ENAV/TWR, tramite la radio in Cabina di Pilotaggio, dell'emergenza in atto, specificando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • numero del volo & tipo aeromobile; • piazzola, o area, interessata; • entità presunta/area interessata dello sversamento o dal principio d'incendio. <p>f) In caso di presenza di passeggeri imbarcati PROVVEDE ad ALLERTARE il Comandante (o un membro di Equipaggio) per attivare immediatamente l'evacuazione dell'aeromobile.</p> <p>g) AVVISA l'OHA per arrestare le eventuali attività d'imbarco in corso, per attivare le unità preposte alla gestione dell'evento, per collaborare all'evacuazione dell'a/m e per l'allontanamento totale o parziale della squadra da questi coordinata sottobordo.</p> <p>h) PROVVEDE (tramite l'Equipaggio) all'allontanamento dei passeggeri verso una zona protetta.</p> <p>i) ALLONTANA le persone eventualmente presenti sottobordo per operazioni di assistenza o carico/scarico.</p> <p>j) DISPONE che eventuali motori (attrezzature di rampa) investiti dal carburante siano tempestivamente disattivati e non movimentati e quelli non investiti dal carburante siano allontanati e in seguito disattivati.</p>
OA/Comandante	<p>k) Applica le procedure di Compagnia ed ordina l'EVACUAZIONE dell'a/m.</p>
ENAV/TWR	<p>l) ATTIVA lo stato di INCIDENTE, applicando quanto previsto dal PEA, allertando immediatamente i VVF ed il GA, che provvede ad attivare tutti gli altri enti coinvolti, e mantenendo il costante contatto con il RR al fine di ricevere le informazioni sull'evolversi dell'incidente.</p>
VVF	<p>m) GARANTISCONO la tempestività dell'intervento e, giunti sul posto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ATTUANO le misure necessarie atte ad estinguere l'incendio e comunque evitare che si espanda

 abruzzo airport	MANUALE di AEROPORTO	Parte E	Ediz. 1	Pag. 20
	PAO- 15 Allegato 15.1	Sez. 15	Rev. 0	30/10/2017

			<p>ulteriormente;</p> <ul style="list-style-type: none"> • COORDINANO le attività di bonifica dell'area interessata; • DICHIARANO la FINE STATO DI INCIDENTE, per quanto di competenza, autorizzando le azioni successive che possono riguardare la ripresa delle operazioni nell'area stessa o la necessità della movimentazione, in condizioni di sicurezza, dell'aeromobile affinché le operazioni possano riprendere in un'area sicura indicata dal GA. <p><i>N.B.: L'operatività dell'aeroporto sarà eventualmente ridotta in funzione del degrado della categoria antincendio così come previsto nel Piano d'Emergenza Aeroportuale.</i></p>
		OHA	<p>n) Ricevuta la segnalazione, AVVISA immediatamente (tramite il personale di Rampa dotato di Radio) ENAV/TWR ed ADM/ROT per attivazione stato di INCIDENTE (se ancora non attivato).</p> <p>o) PROVEDE all'allontanamento dei passeggeri verso una zona protetta.</p> <p>p) In coordinamento con HR, predispone (se possibile e necessario) l'utilizzo dei presidi antincendi disponibili in loco e la successiva bonifica dell'area.</p> <p>q) DISPONE che eventuali motori (attrezzature di rampa) investiti dal carburante siano tempestivamente disattivati e non movimentati e quelli non investiti dal carburante siano allontanati e in seguito disattivati.</p> <p>r) ALLONTANA le persone eventualmente presenti sottobordo per operazioni di assistenza o carico/scarico.</p> <p>s) In coordinamento con VVF ed HR predispone, a FINE STATO DI INCIDENTE, la bonifica dell'area.</p>
		ADM/RIT	t) INFORMA ENAC-DA e gli Enti interessati come da PEA, attuando contestualmente le procedure previste
		FINE STATO DI INCIDENTE	Si applicano le procedure previste dal Piano di Emergenza Aeroportuale
7	Ripristino Normali Operazioni	Safety Net	<p>In accordo con il Sistema di Segnalazioni Eventi (Reporting System) di SAGA, approvato da Enac e contenuto nel Manuale di Aeroporto e nel Regolamento di Scalo per l'Aeroporto d'Abruzzo di Pescara, ogni persona coinvolta nell'evento è tenuta a compilare il previsto rapporto di sicurezza, utilizzando il sistema di rapporto predisposto dal GA. Nello specifico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • lo Sversamento Piccolo è considerato INCONVENIENTE, • lo Sversamento Medio/Grande ed il Principio d'Incendio sono considerati un INCONVENIENTE GRAVE, • l'Incendio è considerato un INCIDENTE.

VERBALE DI ACCESSO E INIZIO ATTIVITA'

Prestatore: _____

La SAGA Spa, in qualità di Gestore presso lo scalo di Pescara e la società _____, in qualità di prestatore dichiarano che:

la società _____ svolge attività come prestatore di servizi (indicare Tipologia/e di servizio svolta di cui all'Allegato A al D. Lgs. n.18/99);

la società _____, ha fornito al Gestore aeroportuale i seguenti dati, che verranno inseriti nel Registro dei Prestatori:

- nr. Certificato;
- ragione sociale;
- indirizzo e-mail di riferimento per comunicazioni;
- tipologia/e di servizio svolta di cui all'All. A al D. Lgs. n. 18/99;
- copia del certificato di idoneità;
- copia del Manuale delle Operazioni;
- nominativo ed e-mail del Responsabile di scalo;
- nominativo del Referente Security;
- nr. del recapito telefonico di servizio;
- nome e recapito telefonico del referente per la gestione Emergenze e di un suo alternato.

Per ogni dipendente:

- cognome e nome,
- data di nascita,
- luogo di nascita,
- n. badge e scadenza.

Per ogni mezzo:

- Descrizione del mezzo,
 - Modello,
 - Numero di telaio,
 - Numero di serie,
 - Numero di targa (se il mezzo è targato).
- Copia delle Assicurazioni sottoscritte;
 - Se applicabile, Il Vettore aereo al quale si intendono prestare i servizi;
 - Se applicabile, la decorrenza e la durata dell'accordo raggiunto con il Vettore;
 - Eventuali subappalti e, per i servizi dati in subappalto per cui è richiesto, copia del certificato di idoneità rilasciato da ENAC al subappaltatore.

La Società _____ si impegna a comunicare al Gestore ogni variazione intervenuta rispetto ai dati presentati, e inoltre fatto obbligo alle parti della tempestiva comunicazione di ogni variazione intervenuta relativamente ai voli serviti, al personale impiegato, ai nominativi dei responsabili, ai mezzi e macchinari introdotti/usciti dallo scalo ed alle assicurazioni

Il Gestore per quanto concerne l'accesso nelle aree aeroportuali sottoposte a restrizioni (Security e Safety) fa riferimento alle specifiche ordinanze emesse dalla ENAC-DA e a quanto previsto nel Regolamento di scalo. Il Prestatore è pertanto tenuto ad attenersi a quanto prescritto in tali documenti.

Il Gestore garantisce tramite adeguata informativa e opportuni aggiornamenti del Regolamento di Scalo adeguata informativa relativamente alle misure di Sicurezza, Safety e Security adottate presso lo scalo di Pescara.

Il Gestore e _____ concordano che per i voli privi di contratto si seguiranno le modalità indicate nel Regolamento di scalo.

_____ attesta che gli edifici, i locali, le aree e gli impianti consegnati dal Gestore sono idonei allo svolgimento delle attività e al previsto utilizzo.

Luogo, data

Firma del Prestatore
(Persona Responsabile)

Firma del Gestore
(Accountable Manager)